



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड ३—उप-खण्ड (i)
PART II—Section 3—Sub-section (i)

प्राप्तिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 411] नई दिल्ली, बुधवार, अगस्त 9, 1989/श्रावण 18, 1911

No. 411] NEW DELHI, WEDNESDAY, AUGUST 9, 1989/SRAVANA 18, 1911

इस भाग में भिन्न पृष्ठ संख्या ही आती है जिससे कि यह अलग संकलन के रूप में
रखा जा सके

Separate Paging is given to this Part in order that it may be filed as a
separate compilation

जल-भूसल परिवहन मंत्रालय

(पत्तन पत्र)

अधिकृतना

नई दिल्ली, 9 अगस्त, 1989

सा.का.नि. 741(प्र).—महापत्रन व्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38वाँ) की धारा 132 की उपधारा (1) के साथ पठित धारा 124 की उपधारा (1) द्वारा प्रवत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, फैलीय सरकार टूटीकोरित पतन के व्यापियों के मण्डल द्वारा उक्त अधिनियम की धारा 113 द्वारा प्रवत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए बनाए गए तथा इस अधिकृतना से संलग्न अनुमूली में यथानिरिष्ट समिलनाद्य संस्कार के गजपत्र दिनांक 4 जनवरी, 1989 और 11 जनवरी, 1989 एवं शुद्धिपत्र दिनांक 22 मार्च, 1989 में प्रकाशित किए गए टूटीकोरित पतन व्यास (हानिकारक/व्यातरमात्र कार्य के फैट कंटेनरों का संचालन) विनियम 1988 का अनुमोदन करती है।

[फाइल नं. पी आर-1601/10/88/पीजी]

योगेन्द्र नारायण, संयुक्त मंत्रिय

अनुमूली

द्रुतुकृति पत्तन व्यास

अधिकृतना

महा पतन नाम अधिनियम 1963 (1963 का 38) की धारा 12 न के खंड (एन) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए द्रुतुकृति पत्तन व्यास के लाई बोर्ड नियन्त्रित व्यास वनाते हैं अर्थात् सूलुक्युति पत्तन व्यास (डेन्यरस, हेल्हेंस माल से भरे हुए जहाजी कंटेनरों की सम्भालाई) विनियम, 1988 वर्षे कि केंद्रीय सरकार द्वारा अनुमोदन दे रही थी विनियम सार्वजनिक सूचना के लिए प्रकाशित है।

मात्र-1

प्रारम्भिक

1. संक्षिप्त नाम, विस्तार और प्रारम्भ:

(क) ये विनियम द्रुतुकृति पत्तन व्यास (डेन्यरस, हेल्हेंस माल से भरे हुए जहाजी माल कंटेनरों की सम्भालाई) विनियम, 1988 कहे जायेंगे।

(घ) ये सूलुक्युति पत्तन व्यास के संपूर्ण क्षेत्र पर लागू होंगे।

(ग) ये गजपत्र में प्रकाशन की तारीख को प्रवृत्त होंगे।

2. परिवाशः

इन विनियमों के प्रयोजन के लिए—

2.1 'क्लोज्ड कटेनर' से वह कटेनर अभिप्रेत है जिस के बगल या अन्त दीवार के एक या अधिक दरवाजों से माल लदा जा सकता है।

2.2 'कटेनर मम्हलाई उपस्कर' से कटेनरों को सुरक्षित रूप से मम्हलाई करने के लिए उपयोगित 'ट्रान्सफर ट्रैलर', 'ट्राप्लिष्ट ट्रक्स', फोर्क लिफ्ट ट्रक्स' या कंटेनरों को उठाने के लिए विशेष साधनों से नियमित और अन्य उपस्कर जैसे उपस्कर अभिप्रेत हैं।

2.3 'कटेनर यार्ड' में, सभी कटेनरों को एक ही प्रगति पर रखने वाला प्रांगण अभिप्रेत है।

2.4 कटेनर ज़हाज से यह अभिप्रेत है कि ज़हाज जिसमें कटेनर डेक के ऊपर या नीचे लदे जाते हैं और 'ब्रिक वल्क फार्म' के ज़हाजी माल को सम्हालाई करने वाले कटेनरों ओरियंटेड ज़हाज भी समिलित किया जाना चाहिए।

2.5 'कटेनर स्पेस' से कटेनर रखने के लिए आवश्यक जगह अभिप्रेत है, जो एक टी ई यू के समान जिसका माप $6.1 \text{ मी} \times 2.4 \text{ मी.} \times 2.4 \text{ मी}$ के समान है। इस दूरी में घूटन कटेनर था कटेनर रखे जा सकते हैं।

2.6 'डेन्जरस कार्गो शेड' से डेन्जरस और हेज़डेंस कार्गो रखने के लिए उपयोगित विशेष रूप से नियमित शेड अभिप्रेत है।

2.7 उप संरक्षक से तूल्यकुड़ि पत्तन च्यास के उप संरक्षक अभिप्रेत है।

2.8 डेन्जरस कार्गो के लिए 'फैट कटेनर', जिसे इसमें आगे कटेनर कहा गया है, से, डेन्जरस माल को एक या अधिक 'बाहरों के माध्यम से रखाना करने के लिए विशेष रूप से खालीकृत परिवहनीय उपस्कर का एक अस्तु अभिप्रित है।

2.9 'ए.एम.ओ. कोड' से से इन्टरनेशनल मेरिटाइम डेन्जरस गुह्य पर इन्टरनेशनल मेरिटाइम आर्गनाइजेशन द्वारा प्रकाशित 'कोड आफ प्रैक्टिस' अभिप्रेत है।

2.10 ए.एम.ओ. '(इम्को)' से 'इन्टरनेशनल मेरिटाइम आर्गनाइजेशन' अभिप्रेत है।

2.11 'लदान उत्तराई' से कटेनर को ज़हाज के अन्वर सदान और वही से उत्तराई अभिप्रित है।

2.12 'महा पत्तन' से, भारत सरकार, जन गूता। परिवहन गंतव्यवाय महापत्तन के रूप में अधिवृचित पत्तन अभिप्रित है।

2.13 'मैनर पॉर्ट्स' से भारत सरकार के दंबिधित राजसरकारों, संघ राज्य कोर द्वारा शासित पत्तन अभिप्रेत है।

2.14 'ओपेन टाप कटेनर' से बिना छत के निकला तल से बाट्य, साइड और एनडबल्स सहित, लेकिन बिना छत वाले कटेनर अभिप्रित है।

2.15 मैकेजम से डेन्जरस गुड्स के लिए पत्तन और डेन्जरस और हेज़डेंस कार्गो रहने वाले पाल अभिप्रित है।

2.16 मैकिंग और अपौर्णिकिंग से डेन्जरस हेज़डेंस कार्गो से मारिल रिकेजों को कटेनर में रखना और वही से बाहर लेना अभिप्रित है।

2.17 प्लैटफार्म कटेनर से, लदाने योग्य प्लैटफार्म जो सामान्य कटेनरों तरह पूरी रूप से आहरी लम्बाई और चौड़ाई से हो जिसके ऊपर और तल भाग का किटिंग से विशेष रूप से नियमित जिसके कारण से ऊपर उठाने के लिए और सुरक्षित रखने के लिए लाभदायक है।

2.18 पत्तन से तूल्यकुड़ि पत्तन च्यास अभिप्रेत है।

2.19 सुरक्षा अधिकारी से तूल्यकुड़ि पत्तन के उप संरक्षक अभिप्रेत है।

2.20 स्टॉकिंग और हिस्ट्रिंग कार्गो से कटेनर को फर्ना और कटेनर से कार्गो को नियासन करना अभिप्रेत है।

2.21 'टांक कटेनर' से आवश्यक और अधिक माल के आधार पर ब्रू और वायूओं को अधिक मात्रा में रखना और विनियन करने के लिए विशेष रूप से नियमित कटेनर अभिप्रित है।

2.22 ड्रान्सपोर्ट ट्राक्टर—ट्रैलर से सड़क मार्ग से माल को रखाना करने के लिए स्थायी या अस्थायी रूप से ट्रैलर के साथ जोड़ा गया ट्राक्टर सहित ड्रान्सपोर्ट अभिप्रित है।

3. डेन्जरस/हेज़डेंस कार्गो

इन विनियमों के प्रयोजन के लिए 'इन्टरनेशनल मेरिटाइम आर्गनाइजेशन', लंदन, के 'इन्टरनेशनल मेरिटाइम डेन्जरस गुह्य कोड' के अनुसार वर्गीकृत सभी सबडेन्स डेन्जरस हेज़डेंस कार्गों के साथ किया जाना चाहिए।

4. डेन्जरस/हेज़डेंस गुह्य का वर्गीकरण

इन विनियमों के प्रयोजन के लिए ए.एम.ओ.ओ. कोड वर्गीकरण के आधार पर डेन्जरस हेज़डेंस कार्गों नियमित लिखित वर्गों में विभाजित किया जायेगा:—

वर्ग 1	विस्फोटक
वर्ग 2	गैस, संपीड़ित, ब्रित या धाव देकर घोली हुई।
वर्ग 3	ज्वलनशील ब्रित
वर्ग 4. 1	ज्वलनशील पिण्ड।
वर्ग 4. 2	ऐसे पदार्थ जिसमें स्वतः दहन हो गकता हो।
वर्ग 4. 3	ऐसे पदार्थ जो जल के सम्पर्क में आने पर ज्वलनशील गैस उत्पादित करते हैं।
वर्ग 5. 1	आमसीकारक पदार्थ।
वर्ग 5. 2	आर्गानिक फैराक्साइड
वर्ग 6. 1	विथिल (आविषासु) पदार्थ।
वर्ग 6. 2	संयामक पदार्थ।
वर्ग 7	रेहियो संक्रीय पदार्थ।
वर्ग 8	संक्षारक।
वर्ग 9	प्रकार्ण खतरनाक पदार्थ, अर्थात् ऐसे कोई अन्य पदार्थ, जिनके बारे में अनुभव से पता लगा है कि वहीं इनी खतरनाक किस्म के हैं कि उन्हें खतरनाक माल माना जा सकता है।

5. पत्तन के अन्वर डेन्जरस हेज़डेंस कटेनरों को लेकर आगे बाले ज़हाजों की सामान्य स्वीकृति।

5. 1 पत्तन लेन्ड्रे के अन्वर प्रवेश करने वाले सभी डेन्जरस/हेज़डेंस माल, ए.एम.ओ. कोड में दिए गए नियमों के अनुसार वर्गीकृत, पैकेज लेबल और चिह्नित किया जाना चाहिए, और ज़हाज पीत अणिक की ओर सभी घोषणा कर दिया जाना चाहिए। कटेनर पर भी इसी प्रकार चिह्नित किया जाना चाहिए और साथ साथ प्रचलित कंपनी द्वारा कटेनर में आर्थित माल का संकेत करते हुए जारीकृत वैकिंग प्रमाण पत्र भी दिया जाना चाहिए।

5. 2 डेन्जरस/हेज़डेंस माल को भरने के लिए उपयोगित कटेनर परिवार द्वात्रा से नियमित किया जाना चाहिए, ताकि रखाना के दौरान होनेवाले घबर और सम्भाल करते वक्त अन्य हानिनीति को आवाज से समझ कर संकेत और उनकाठीक रूप से अनुरक्षण भी किया जाना चाहिए।

5. 3 स्टोवेज़—डेनजरस/हेजार्डेस माल को जहाज के बोर्ड पर रखते हुए, रखना करने वाले जहाज पत्तन क्षेत्र के अन्दर प्रवेश नहीं कर सकते जब तक जहाज के बोर्ड पर रखे गए बटेनर ऐ एम ओ कोड की धारा 12 के अनुच्छेद में स्टोवेज़ किए गए हैं।

6. 4. डेनजरस/हेजार्डेस कार्यों के निश्चित श्रेणी और मालों को से जाने वाले जहाजों के प्रवेश पर प्रतिबन्ध।

6. 1 विस्फोटक कार्यों ले जाने वाले जहाजों को पत्तन प्राधिकारी द्वारा अधिमूलित भंगरगाह या क्षेत्रों पर ही प्रवेश की अनुमति दी जानी चाहिए और लागू पत्तन विनियमों के अनुसार पत्तन क्षेत्र के प्रदूर अनुमति परिणाम को ही सम्भालना चाहिए।

6. 2 पत्तन क्षेत्र के अन्दर विनियोग को लाने के लिए अनुमति नहीं दी जानी चाहिए, अब तक कि विस्फोटक के मूल्य नियंत्रक द्वारा उन जैसे मिलिङ्डरों की आयात और निर्यात करने के लिए अनुमति दी गयी हो।

6. 3 जहाजों द्वारा लाए जाने वाले निम्नलिखित श्रेणी और वर्ग के टांक कंटेनरों में भरे गए डेनजरस माल को पत्तन प्राधिकार द्वारा निर्धारित मालों में ही रखना करना चाहिए वह माल किसी भी परिस्थितियों में सब श्रेणी और वर्ग के माल मिल कर 50 टन से ज्यादा न होना चाहिए।

श्रेणी 2	द्रवित अवलनशील या रीस विवेल रीस।
श्रेणी 3-1	जलवनशील द्रव उद्धा : कार्बनडॉ बल्फ्रैड।
श्रेणी 4. 2	स्वतं दहन ही जाने वाले द्रव उद्धा : अलूमिनियम आल्कालस।
श्रेणी-6	टेक्सामियल लेड (इथन/एसिड)।
श्रेणी-6. 1	विवेल पदार्थ (मार्कियालु)।
श्रेणी-6. 2	संग्रामक पदार्थ।
श्रेणी-8	संक्षारक।
श्रेणी-9	विविध अतरनाक पदार्थ।

6. 4 सभी स्थितियों में टांक कंटेनरों की सम्हलाई रिन के समय पर ही समित कर दी जानी चाहिए, वह भी इस गति से कि, पत्तन परिसर से वितरण लेने वाले परेविटी, उन परेविट माल को ज्यादा समय तक पत्तन परिसर में रखें।

6. 5 पत्तन के उप संरक्षक या इन विनियमों के प्रयोजन के लिए उनसे प्राधिकृत और विशेष रूप से नामित प्रतिनिधि ही डेनजरस कार्यों को कंटेनरों से चढ़ाई उत्तराई करने के लिए अनुमति देने में एक माल प्राधिकार हैं।

7. प्रतिसं सूचना।

जहाज़

7. 1 कंटेनरों में डेनजरस/हेजार्डेस माल को लेकर जाने वाले जहाज से संबंधित मास्टर या मालिक या प्रतिनिधि, को, लोडिंग और अनलोडिंग और जहाज का आगमन से संबंधित सूचना विशेष पत्तन प्राधिकारी को 48 घंटों के पहले ही भेजना चाहिए।

7. 2 डेनजरस/हेजार्डेस कार्यों को उत्तराने या लदान करने के लिए जहाज के प्रतिनिधि परेवकों/परेविटों द्वारा कम से कम 43 घंटों के पहले अनुमति के लिए आवेदन पत्र, तीन प्रतियों में पत्तन के उप संरक्षक को प्रस्तुत किया जाना चाहिए। प्रावेदन पत्र के साथ-साथ सभी पदार्थों के नाम और उनके असमीय नाम और ए. एम. ओ. कोड संख्या को सूचित करने वाली एक सूची भी संलग्न की जानी चाहिए। सूची में पदार्थों के पूरा तकनीकी नाम, माला पैकिंग का ढंग ऐ. एम. ओ. वर्गीकरण और अन्य संबंधित डाटा का विवरण होना चाहिए। सूची में दिए गए सभी मर्दों को अम संख्या देकर लिखकर रखना चाहिए कि संदर्भ और अनुवर्ती पत्राबार के लिए उपयोगी हैं। पेरिसाप्लियम अधिनियम

में परिसाप्लियम पेरिसाप्लियम के साथ अन्य जवलनशील व्रिंदों को परमिट देने वाले आवेदन में निर्देशित सभी व्रिंदों के 'फालाग पाइट' से संबंधित सूचना और ये द्वाव पानी से मिश्रणीय है या नहीं से संबंधित भी दी जानी चाहिए।

7. 3 उक्त आवेदन पत्र और सूची भी एक-एक प्रति पत्तन के उप संरक्षक, कंटेनर टर्मिनल मैनेजर और यातायात प्रबन्धक को दी जानी चाहिए।

7. 4 जहाज के 'कार्यों' मेनिफेस्ट की एक प्रति भी, पत्तन के उप संरक्षक को और कंटेनर टर्मिनल मैनेजर को दी जानी चाहिए।

निर्यात:

7. 5 डेनजरस/हेजार्डेस कार्यों को कंटेनरों द्वारा नियाति करने का उद्देश्य को, उन कंटेनरों को पत्तन के बाट पर पहुंचाने के 48 घंटों के पहले ही पत्तन प्राधिकार को सूचित किया जाना चाहिए और डेनजरस/हेजार्डेस माल से भरा हुआ कंटेनरों में पत्तन क्षेत्र के अन्दर अनुमति ही पत्तन के उप संरक्षक से अनुमति प्राप्त की जानी चाहिए।

पारगमन:

7. 6 मार्गीय पत्तनों में डेनजरस/हेजार्डेस मालों की चढ़ाई-उत्तराई के संबंध में लागू सभी निषेध और प्रतिबंध पारगमन के प्रम्भर रहने वाले मालों पर भी लागू होंगे।

8. बिंदिंग

8. 1 डेनजरस/हेजार्डेस माल को रखना करने वाले कंटेनर जहाज को उप संरक्षक से 'बिंद' की अनुमति प्राप्त करने के बाद ही, उस प्रत्येक निर्देशित बिंद पर ही बिंदिंग की व्यवस्था की जानी चाहिए।

9. डेनजरस/हेजार्डेस कार्यों कंटेनर निम्नलिखित किसी एक प्रकार के अनुसार रखे जा सकते हैं।

(क) डेनजरस/हेजार्डेस कार्यों को रखने के लिए विशेष रूप से निर्मित और प्रत्येक रूप से निर्देशित क्षेत्रों में कंटेनरों को अलग-अलग रख कर प्रगतिशामन की व्यवस्था की जानी चाहिए।

(ख) ऐ. एम. ओ. कोड में दिए गए उचित सेविंगेपन की व्यवस्था करके कंटेनरों को पकिंग थर्ड में ही रख सकते हैं ऐ. एम. ओ. जी. जी. में उल्लिखित 'सेविंगेपन' की पद्धति परिशिष्ट 'क' में दिखाया गया है और ऐ. एम. ओ. कोड में उल्लिखित 'टायर मॉटर ट्रान्सफर एन्स' के साथ 'सेविंगेपन' पद्धति परिशिष्ट 'ख' में दिखाया गया है।

9. 1 कार्यों क, वर्गीकरण और टर्मिनल में की जानेवाली सम्हलाई पद्धति के अनुसार पत्तन प्राधिकार को, उपयुक्त 'सेविंगेपन' लाने तैयार करना चाहिए।

10. कंटेनरों में माल को भरना और निकालना

10. 1 पत्तन प्राधिकार यो डेनजरस/हेजार्डेस माल की सम्हलाई के लिए उपयुक्त कंटेनर डिपो/कंटेनर फाइट स्टेशन को निर्दिष्ट करना चाहिए। उपयुक्त विनियम 9 के अनुसार में कंटेनरों को, ठीक व्यवस्था से रखना चाहिए। डेनजरस/हेजार्डेस माल को फाइट कंटेनरों में पाकिंग करने के लिए ऐ. एम. ओ. कोड दिए गए निर्देशों के अनुसार कंटेनरों में माल को भरना या निकालने से संबंधित प्रबलन कार्य किया जाना चाहिए और परिशिष्ट 'ग' में दिए गए ऐ. एम. ओ. जी. जी. कोड के श्रेणी 12 व 13 के अनुपालन में विद्या जाना चाहिए।

10. 2 स्टेनक्यार्ड के सभीप के क्षेत्र में ही अगर कंटेनरों में माल को भरना या निकालने का कार्य किया जाएगा तो, उस प्रत्येक क्षेत्र से स्टेनक्यार्ड का दूर कम से कम 30 की. मी. दूर रहना चाहिए।

10.3 भराई के पहले जिन कटेनरों में माल की भराई की जानी चाहिए उन प्रत्येक कटेनरों को विशेष रूप से परीक्षा करना चाहिए कि कटेनरों में कोई डेमेज हुई हो और अगर कटेनर में कोई डेमेज दिखाई पड़ी तो, कटेनर को पाकिंग नहीं करना चाहिए। कटेनर साफ सूखा और उपयोग योग्य रहना चाहिए। भराई करने के पहले अवधि कार्गो (नेब्रल) परच्चों को निकालना चाहिए या स्पष्ट दिखाए जिन साफ रखना चाहिए।

10.4 पोस्ट बणिक को, सम्मलाई किए जाने वाले डेनजरस माल के हेजार्डेस ऊर्णों का विवरण प्रस्तुत करना चाहिए। पोस्टबणिक को यह भी सुनिश्चित करना चाहिए कि डेनजरस माल ऐ.एम. डी. जी. कोड के अनुसार भराई, चिकित्सा और लेबल लगाया गया है। इन विनियमों के अनुसार अन्यथा डेनजरस माल से संबंधित भराई काम, पैकिंग काम विकृति करने का वाम लेबल करने का काम न किया गया तो, सम्मलाई के लिए निम्नमात्रा नहीं दी जानी चाहिए।

10.5 उप संरक्षक या परेप्टिल के द्वारा प्रतिनियुक्त जिम्मेदारी अपेक्षित के अधिकारी और प्रत्यक्ष पर्यवेक्षण के अधीन न भराए गए, सुरक्षित रखे गए माल को सम्मलाई नहीं करनी चाहिए, जो इसमें आने वाली जोखिम से परिचित हैं, और आकास्मिक उतार लेने का कान रखते हैं और जिन्हें यह भी सुनिश्चित करना है कि आवश्यक संरक्षक उपस्कर उपलब्ध है।

10.6 माल को भराई और निकालने को थेल के आस-पास में, सड़त से घूम पाने निषेध करना चाहिए।

10.7 उपयुक्त अग्निशमन से संबंधित पूर्वोपायों को तैयार रखना चाहिए।

10.8 पैकेजों की परीक्षा की जानी चाहिए और डेमेज, सैकेज वा सिफिटिंग की स्थिति में पायी गयी तो, उन्हें कटेनर में नहीं भरना चाहिए, असुरक्षित या अस्वीकृत सिद्ध करने के पहले किसी भी बिगड़े गए मालों को कटेनरों में नहीं भरना चाहिए। कटेनर में माल को भराई करने के पहले माल से जुड़े हुए पानी या किसी और पदार्थ होते तो उसे तुरंत निकालना चाहिए।

10.9 अगर माल उलट-पलट या एकीकृत हो जाए तो, माल का पैकिंग ऐसा किया जाना चाहिए कि उसके कार्य से किसी भी हालत में पैकिंग ठीक और सुव्यवस्थित होना चाहिए कि जो यूनिट लोड में रखे हुए अन्य माल को अति न पहुंचाए। यूनिट लोड को पैकिंग करने के लिए उपयोगित उपकरण ऐसी ठोक सुव्यवस्थित और ठीक स्थिति में रहनी चाहिए कि अत्यधिक लाप और सूर्य किरणों यूनिट लोड पर पड़ने से, कोई हानी न पहुंचे।

10.10 हेजार्डेस/डेनजरस कार्गो कटेनर रखने के बाईं में, भराई या निकालने का कार्य करने के समय अगर उस प्रत्यक्ष थेल के आस-पास में किसी उपस्कर या भूमिका को विजली की आवश्यकता पड़े तो, वही इस तरह की विजली पूर्ति की व्यवस्था कर दिया जाना चाहिए, जिससे डेनजरस/हेजार्डेस कार्गो को नुकसान पहुंचाने वाली विनाशकारी उपलब्ध न हो जाए।

10.11 विशेष टेम्परेचर के अंदर डेनजरस माल को ऐसे जाने के लिए निरीक्षण किया जाना चाहिए और प्रबालन हेतु यह भी सुनिश्चित करना चाहिए कि जहाज के अंदर लोडिंग करने के पहले ही कटेनर से संबंधित यंत्र ठीक स्थिति में हैं। निरीक्षण करने का उल्लेख भी अनुरक्षित कर दिया जाना चाहिए।

10.12 भराई और सुरक्षा—सुनिश्चित करना—सम्मलाई के बीचन यह सुनिश्चित करने के लिए विशेष ध्यान लेना चाहिए कि पैकेज और चीजों को अति न पहुंचे।

10.13 सम्मलाई करते समय अगर डेनजरस कार्गो रखे हुए, पैकेज को अति न पहुंचे, जिससे पदार्थ बाहर लोक ही जाए तो, उस प्रत्येक थेल से

माल को निकालने तक आवश्यक कदम उठाना चाहिए। उस अतिप्रगत पैकेज को रखना नहीं करता चाहिए।

10.14 परतन परिस्कर के अंदर रीपैकिंग का बाम नहीं करना चाहिए। अगर डेनजरस कार्गो सैकेज के कारण से, विस्फोटक, स्थित: दहन, विपाल या समान अतिरा पैदा होने की संभवता हो सकती है, कर्मचारियों को गुरुकृत प्रदर्शनों तक ले जाना चाहिए। और आकास्मिक जिम्मेदार संगठन (अग्निशमन सेवा पोलूप्रधान कंट्रोल) का प्रधिकारित करना चाहिए।

10.15 डेनजरस कार्गो के अन्तर्कूल पदार्थों को एक ही कटेनर में नहीं भरना चाहिए। सामान्य और विशेष स्वभाव और इन विषय से संबंधित सामान्य और विशेष निर्देशित हैं, एम.डी.जी.पॉड में पा सकते हैं।

टिप्पणी—यह भी मंजूर है कि कुछ संदर्भों में, एक ही थ्रेणी से संबंधित माल को एक ही कटेनर में नहीं भरना है जब से पदार्थ असंगत हैं। उदाहरण के लिए पेटार्सन और पर्गीनेटस दोनों आकिस डेजिंग ऐन्ट्रम हैं (थ्रेणी 5.1) किर भी, दुर्बलना के मामले में वे दोनों अतिराक्षी नीति में एक दूसरे से प्रभावित हो सकते हैं।

10.16 खराबी और मंजूर प्रभाव से अति पाने वाले संभालित मालों को उसी कटेनरों में नहीं भरना चाहिए, जिससे अन्य माल प्राण्यु प्रभावित होने।

10.17 विशेष रूप से थ्रेणी 6.1 (विपाल) और थ्रेणी 8 (सधारक) जैसे डेनजरस माल को सम्मालने के समय पर, किसी प्रकार के, आहार और पानियों का सेकन को, निवेद्य करना चाहिए।

10.18 विशेष मालों को पैक करने के लिए उपलब्ध पैकिंग निर्देशों या अन्य तौर पर उपलब्ध नियमों को संक्षेप से अनुपालन करना चाहिए (उदाहरण के लिए) तुवार से अवाहार जैसे विशेष निर्देश दिए गए मालों को कटेनरों के भीकारों में अलग कर रखना चाहिए।

10.19 ऊपरी तत्त्व इस और है (विस वे आप) जैसे निर्देश दिए गए मालों की तदनुसार रखना चाहिए। जब डेनजरस माल की मात्रा केवल कटेनर लोड के एक भाग के रूप में रहता है तब उस माल के कटेनर के प्रवेश द्वाराजाओं के सभी पर भरना चाहिए।

11. चिन्हित करना और लेबल लगाना:

11.1 प्रेशर के पहले ही कटेनरों को बंद करना चाहिए, किर भी कटेनर प्रचालन द्वारा विशेष रूप से सम्मत दिए गए आवश्यकता बताए विना कटेनरों का ताला नहीं लगाना चाहिए। इस तरह के मामलों में सभी भमयों पर ताला से संबंधित सभी चारियों उपलब्ध होनी चाहिए।

11.2 कटेनर पर, जिसमें डेनजरस माल भरा हुआ है, ऐसे ए.एम.डी.ओ. डेंजरर माल कोड, थ्रेणी लेबलग (लेकार्ड) 250 मीट्री \times 250 मीट्री या उससे अधिक आकार में चिनाकाना चाहिए। ए.एम.डी.जी. कोड के अनुसार उपलब्ध प्रक्रिया की आवश्यकता नहीं पर भी उपरोक्त चार जैरों लेबलों को कटेनरों मुख्य स्थलों पर कि हर साईट में एक एक और दोनों अंत भागों में एक एक लगाना चाहिए। कटेनर पर लगाए गए लेबलों को ऐसी जगहों पर नहीं लगाना चाहिए कि कटेनरों की दरवाजा खुलते ही लेबल फट जाए या नीचे घिर जाए।

11.3 कटेनर के ऊपर स्पष्ट रूप से, कटेनर के अंदर रखे गए सभी डेनजरस मालों के लकड़ीकी नाम, लिखकर रखना चाहिए।

11.4 आवश्यकतानुसार रेल और रोड ट्रान्सपोर्ट प्राधिकारी द्वारा प्रतिरक्षित लेबलों की व्यवस्था भी की जानी चाहिए।

12. भराई प्रमाण पत्र :

12.1 कंटेनर में डेंजरस कार्गो की भराई के लिए जिम्मेदार व्यक्तियों द्वारा कंटेनर भराई प्रमाण पत्र वी जानी चाहिए कि भराई ठीक रूप से की गयी है और निम्न प्रकार है।

- (क) कंटेनर साफ सूखा और माल को रखने योग्य स्थिति में था
- (ख) कंटेनर में किसी तरह के असंयोज्य माल की भराई नहीं हुई है।
- (ग) अन्ति को पहचानने के लिए सभी पैकेज बाहर से निर्देशण किए गए हैं और केवल सूखा और दृढ़पैकेजों से ही पैकेज का कार्य किया गया है।
- (घ) गशी पैकेज उचित रूप से कंटेनर में भरे गए हैं, सुरक्षित हैं और उन्हें सुरक्षा भाष्यात् वी उपयोग में लाए गए हैं।
- (ङ) कंटेनर और सभी पैकेज उचित रूप से चिह्नित हैं और नेबन भी लगाए गए हैं।
- (च) कंटेनर में डेंजरस माल जो हो जिनके लिए नी भरण के लिए आवश्यक सम्पत्ति विशेष रूप से प्राप्त की गयी है।
- (छ) डेंजरस कार्गो से संबंधित 'कंटेनर' हर डेंजरस कार्गो के मामले में, विशेष कार्गो की ही ताड़म की रियलिटी और आवश्यक विवरणों की घोषणा कर रखके हैं। और समुद्र रवाना के लिए माल उपयुक्त रूप से पैक किया गया है।
- (चे) कंटेनर के साथ साथ कंटेनर भराई प्रमाण पत्र अप्रोवेशित किया जाना चाहिए ताकि जहाज के बोर्ड में डेंजरस कार्गो की उत्तराई करते समय उक्त प्रमाण पत्र उपलब्ध रहें।
- (झ) माल की भराई के लिए अनुमति उप संरक्षक द्वारा प्राप्त की गयी है।

13. डेंजरस हैजार्डेंस माल भरित कंटेनरों को प्राप्त करते ही माल को भरने या निकालने के संबंध में सामान्य सुझाव।

13.1 डेंजरस कार्गो से भरे कंटेनरों से, माल को निकालने का कार्य अति सावधानी से, और यह ध्यान में रखते हुए करना है कि रवाना में संभवतः माल की अति हुई हो कंटेनरों से संबंधित दरवाजों को खुलने के समय पर भी, डेंजरस माल से संबंधित गुण और प्रक्रियाओं का ज्ञान भी ध्यान में रखना चाहिए। उदाहरण के लिए कंटेनर में रखे हुए पदार्थों के गुण और स्वास्थ्य से, और लौकिक होने के मामले में विवेक की जानकारी या विस्कोट का भाष्य या आकस्मीकरण का ज्ञान वरण किया गया हो। अति होने के कारण से अभर उपरोक्त स्थितियों का पता लगा जाए तो, कंटेनरों से माल को निकालने के पहले विशेषज्ञों द्वारा सुझाव प्राप्त करना चाहिए।

13.2 किसी भी डेंजरस कार्गो के कंटेनर जिम्मे विशेष लोर पर विषय माल हों, उन पैकेजों को निकालने के पहले, यायुसेचा होने वाले अन्व, पर्याप्त अवधि तक कंटेनर का दरवाजे को खुलकर रखना चाहिए।

13.3 डेंजरस माल से रखे हुए कंटेनर से पैकेजों को निकालने के बाद, विशेष रूप से इस बात का ध्यान में रखनी चाहिए कि कंटेनरों में दोनों सा हैजार्डेंस माल छोड़ दिया गया हो। इससे विशेष सकाई की अस्फूरत पहटी है, विशेष रूप से जब विषय माल बिखर गया हो या अनुमति किया गया हो। जब यह संतोषजनक स्थिति का पता लगा जाता है कि कंटेनर में अब कोई हैजार्डेंस माल नहीं है तब कंटेनर पर लगाए गए लेबल उतार सकते हैं।

13.4 अगर विसी कंटेनर से गर्मी की वातावरण मालूम हो जाने पर, उसी गोदान मुख्यतः प्रवेशों को ले जा कर, अग्निशमन सेवाओं को अधिसूचित करना है। मध्याल में यह भी ध्यान रखना चाहिए कि माल पर प्रयोग करने के लिए किसी अग्नि शमन पद्धति उपयोगित हो।

13.5 ३ देनरों से माल निकालने के बाद परेपिटी का यह कार्यव्य कि सभी श्रेणियों के मालों की भराई करने योग्य स्थिति में उन सभी कंटेनरों को माफ करनाना है।

14. डेंजरस/हैजार्डेंस कार्गो को निकालना

14.1 डेंजरस कार्गो के अधियात से नंबरधित सूचना, प्रचालक द्वारा उन प्राविकर को, उग विशेष डेंजरस कार्गो लाने वाला जहाज पतन के परिमार में आने के पहले ही अधिसूचित कर दी जानी चाहिए।

14.2 कंटेनर को छिपावाने करने के पहले ही दस्तावेज तैयार रखने ताले जिम्मेदार व्यक्ति के द्वारा या प्रचालक द्वारा, डेंजरस 'दूर' स्टाम के सथ आयत माल दस्तावेज भी पृष्ठा किया जाना न दिए।

14.3 डेंजरस कार्गो से भरे कंटेनरों से माल को निकालने का यह अति सावधानी से, और यह भी ध्यान में रखते हुए करना है कि स्वाना में संभवतः माल की अति हुई हो कंटेनरों के दरवाजों को खुलने के समय पर भी डेंजरस माल से प्रवर्धित गुण और स्वामार्थी ज्ञान ध्यान में रखना चाहिए। प्रगत इस तरह की अति के बारे में पता लगा जाए तो, कंटेनरों से माल को निकालने के पहले विशेषज्ञों द्वारा माल वाल प्राप्त करना चाहिए।

14.4 जैता माल निकाला जाता है और जैव किया जाता है तुन्नत इथे, विशेष माल की श्रेणी के अनुमार अलग करके विशेष स्टोरेज थोर में इसको रखना चाहिए। चिन्हों और लेबल या पैकी से संबंधित कोई विश्वासार्थी पायी जाए तो उसे तुरत पतन के पर्यवेक्षक को सूचित कर दी जानी चाहिए और इसकी सूचना प्रबालन करनी की अन्द्री ही सूचित कर दी जानी चाहिए।

14.5 विविध श्रेणियों के डेंजरस मालों को रखने के लिए ग्रावियक थोर स्पष्ट रूप से निर्देशित करना चाहिए और अहा जहाज ग्रावियकता है वहाँ हैजार्डेस कार्गो थोर में गोदाम की व्यवस्था की जानी चाहिए। सुख्ता अधिकारी या उनसे अधिकृत प्रतिनिधि से लिखित अनुमति प्राप्त किए जिना, किसी भी हालत या समय में, बदलाव होने में डेंजरस माल को गोदाम में रखने के लिए अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।

14.6 आयत डेंजरस माल को तुरन्त निकालने की कार्यवाही की जानी चाहिए।

14.7. कंटेनर को नान-हैजार्डेंस घोषित करने के बाद सभी डेंजरस कार्गो लेबलों को निकाल देना चाहिए।

15. विशेष थोर में निर्देशित डेंजरस कार्गो की मात्रा किसी भी हालत में पांच कंटेनर लोड से अधिक न होना चाहिए।

16. अग्निशमन:

जिस विशेष थोर में डेंजरस/हैजार्डेंस कार्गो कंटेनर रख गये हैं, वहाँ अग्निशमन सेवा की विशेष व्यवस्थाएँ रखी जानी चाहिए। उनमें निम्नलिखित भी होना चाहिए:-

16. (क) रज्जीय या स्थानीय विनियमों के अनुमार आवश्यक अग्निशमन सेवा उपस्कर्तों की व्यवस्था होनी चाहिए जो ठीक तरह से अनुरक्षित और पूर्ण रूप से प्रचालन हेतु सुधर्वर्तित हो।

(ख) आकर्षित नियम के अनुस्पष्ट स्पष्ट सूचना की व्यवस्था जारी रखना चाहिए और उपरोक्त नियम का नियमित प्रक्रिया भी जारी रहना चाहिए।

- (ग) कटेनर बैम और स्थानीय फायर ब्रिगेड के बीच भ्रष्टा संबंध रहना चाहिए जबकि सभी समयों पर फायर मेवाओं को बुलाने के लिए आवश्यक माध्यम हमेशा उपलब्ध रहना चाहिए।
- (घ) उचित रूप से प्रत्यक्षण और सकारई उदाहरण के लिए आयत से सम्मिलित सापर रेत की खिंगलियाँ उत्सव के अति मुख्य माध्यम हैं, अग्नि को अधिक भविता में प्रभावित करने के लिए दैवन घाफ डनेज भी उपयोगी होंगे।
- (इ) धूम्रपान, असुरक्षित या अव्यवस्थित विजली संस्थानात्मक भवन उपस्करण, जिससे अग्नि उत्सव होने की संभावना है, कम करने के लिए आवश्यक ध्यान दिया जाना चाहिए।
- (ज) यंत्रों और उनके प्रचालन कार्यों विशेष रूप से पुनः इन्धन लगाने से संबंधित कार्यों पर अति ध्यान लगाना चाहिए।
- (झ) परिसर के अंदर ही अग्नि भाजनों को लाने के लिए आवश्यक जगह और रास्ता रखकर, सभी समयों पर आवश्यकता पड़ने पर आकर्तिक परिस्थितियों में बाहर से आने वाले धाहनों का अंदर आने के लिए, सड़कों शटकों के बिना साफ रखना चाहिए।

17. विशेष उपकरण

- 17.1 पर्याप्त और उचित एवं सामग्री की व्यवस्था की जानी चाहिए और इन साक्षणों को उपयोग करने में प्रशिक्षित

व्यक्तियों का भी तैयार रखना चाहिए कि ग्रामर कोई कर्मधारी हानिकारक धूबाओं से प्रभावित हो तो उनकी गहाढ़ी कर सके।

17.2 स्पिल पत्रों से काम करते वक्त रेत बूझना और खोक्स और आयत स्किप्स से जुड़े हुए स्प्रान से बनाए हुए सुरक्षा वस्तु उपलब्ध होना चाहिए।

17.3 स्पिल ट्रकों फैल जाने की संभावना को कम करने के लिए इनटैं मेटालियलों का पाला होना चाहिए।

17.4 गडबड शूल होते ही, उचित आकर्तिक सेवाओं को बुलाने में, इस दिशा में कोई भी समस्या नहीं होना चाहिए।

18. प्रकाश व्यवस्था :

18.1 डेनजरस गुदम के सभी पर्याप्त जब कर्मी डेनजरस माल या और कोई अग मालों की सम्भार्ड होती है, उन पर्याप्तियों में पर्याप्त और फलेम फूफ प्रकाश की व्यवस्था की जानी चाहिए।

18.2 इसको भी ध्यान में रखना चाहिए कि कृत्रिम प्रकाश में सेबलों का कलर में परिवर्तन दीवार पड़ने की संभावना है।

19. जुर्माना:

उपर्युक्त विनियमों के विरुद्ध बर्ताव करने वाले किसी भी व्यक्ति जुर्माना के साथ दण्डनीय है जो पहला उल्लंघन के आरी रहने के हर दिन के लिए और 1000/- का जुर्माना जारी रखेगा।

परिशिष्ट (क)

सेप्टेम्बर टेबल

	1. 4		3. 1											
	1. 5	2. 1	2. 2	3. 2	3. 3	4. 1	4. 2	4. 3	5. 1	5. 2	6. 1	7	8	
विस्फोटक	1. 4	2	1	2	2	2	2	2	2	2	X	2	2	
	1. 5													
ज्वलनशील गैस	2. 1	2		X	2	2	1	2	1	2	X	2	1	
अज्वलनशील गैस														
ज्वलनशील द्रव	2. 2	1	X	2	2	2	1	2	2	2	X	1	2	
अज्वलनशील द्रव	3. 1	2	2	2			2	2	2	2	X	3	2	
	3. 2						1	2	2	1	X	2	1	
ज्वलनशील पिण्ड	3. 3	2	2	2							X			
स्वतः दहन हो जाने वाले पदार्थ														
मिलन होने पर खतरनाक हो जाने														
वाले पदार्थ	4. 1	2	2	2	2	1	1	1	1	2	X	2	1	
	4. 2	2	2	1	2	2	1	1	2	2	X	2	1	
आर्गसीकारक पदार्थ	4. 3	2	1	2	2	2	1	1	2	2	X	2	1	
आर्गानिक फरोक्साइड														
विषामूल पदार्थ	5. 1	2	2	2	2	1	1	2	2	2	1	1	2	
रेडियोसामोर्फ पदार्थ	5. 2	2	4	2	3	3	2	2	2	2	1	2	2	
संक्षारक	6. 1	X	X	X	X	X	X	X	1	1	X	X	X	
विविध खतरनाक पदार्थ														
	7	2	2	1	2	2	2	2	1	2	X		2	
	8	2	1	0	1	1	1	1	1	2	X	2		
	9													

सारणी में दर्शाए गए संबंधों की टिप्पणी अग्रसे पृष्ठ में दी गयी है।

पूर्व पृष्ठ में दी गयी सारणी में उल्लिखित संलग्नों की परिभाषा निम्नप्रकार है।

ऐप म शी जी कोड परिभाषा

1. सेटर्

2. या अलग

3. दूर्ज कम्पार्टमेंट से अलग किया गया

4. अन्तर्बंध: कम्पार्टमेंट से अनुदर्शीय रूप से अलग किया गया

5. कोई सामान्य सेप्रिगेप्टन की सिफारिश नहीं की गई है

1. स्टोरेज सोस की भी भवनों के बाहर और अंदर के भागों के बीच में, निम्नलिखित निर्देशों के अनुसार निर्धारित कर दिया जाना चाहिए।

2. समझी रखना के दौरान लागू नियमों के अनुसार जो पदार्थ जहाज के भेक पर रखे जाते हैं उन्हें भवन के अंदर भंडारण के लिए, तब हीं रख रखते हैं जब उक्त भवन उस प्रत्येक पदार्थ को रखने के लिए विशेष रूप से निर्मित किया गया हो।

1. 2 सारणी

ऐप.एम.सी.ओ. श्रेणी

विवरण

भंडारण

1. 4 मुख्य गोला बाल्ड :

अन्धर—साक आप]

1. 5 अनि इन सेन्सिटिव पदार्थ

अन्धर लाक अप"

1. मुख्य गोला बाल्ड को छोड़कर
प्रथम और श्रेणी 1. 5

विशेष व्यवस्था के सिवा ॥॥
गोलाम में नहीं रखना चाहिए।

सभीडित गैस

बाहर

2. —ज्वलनशोल

बाहर

—विषालू

दोनों में से कोई एक

—इनट

अंदर

—स्माल लिलिडर

(उदा: लैटर कल्याल)

3. ज्वलनशील ग्रेव

बाहर

3. 1 निम्न एफ.पी. 10° सी (0°एफ) नीचे

घोड़ी सी मात्रा अंदर

3. 2 इन्टर्मीडियट एफ.पी.—18° सी

दोनों में से कोई एक

23 सी (0°—73° एफ तक)

दोनों में से कोई एक

3. 3 अधिक एफ.पी. 23 सी—61 सी (73°—141° एफ)

दोनों में से कोई एक

4. 1 ज्वलनशील तापिङ्गम

दोनों में से कोई एक

4. 2 स्वतः दहन होने वाले पदार्थ

बाहर (सूखा रखें)

4. 3 जल के सम्पर्क से एमिट ज्वलन शील गैस

बाहर (सूखा रखें)

5. 1 आक्सीजन पदार्थ ।

अधिक मात्रा बाहर घोड़ी मात्रा (2 टन से कम) दोनों में से कोई एक

आग्निक पेराक्सीड

बाहर (शीतल बातावरण के अंदर रखा जाए)

6. 1 विषालू/(हार्मिक)

दोनों में से कोई एक (त्रिसुमार, प्रथ्य हेजार्ड और भंडार के लिए दें)

6. 2 संकामण

केवल विशेष व्यवस्था को ही स्वीकार कर लीजिए।

7. रेडियो एनिटव

रखना श्रेणी और ए.ई.ए. सिफारिशों के अनुसार

8. संकारक

दोनों में से कोई एक (संकारकता की घोटी और सकेडरी हृजार्डिस पर ध्यान धीरिए

9. विविध ।

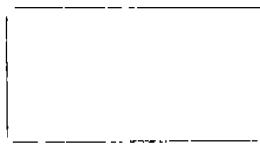
विशेष हृजार्ड और मात्रा के अनुसार।

(विशेष तीर पर निम्न

हृजार्ड के रूप में अनुमान नहीं लगाए जाए)

ए.एस को सेप्टेम्बर

परिशिष्ट 'ब'



5

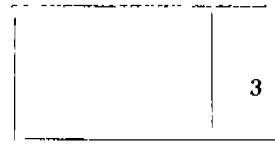
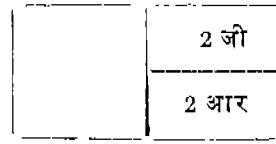
4

1



8

7



2 जी

2 आर

3

6

सी.एफ.एस. भवित्वान्त में सेवा के उपयोगों के लिए सभी हजार्ड्स कटेनरों को प्रगति संभव हो तो भूतन पर एक पंक्ति में रखा गा है ऐसिन एक कटेनर पर और एक कटेनर रखना तो एक पंक्ति के ऊपर और एक पंक्ति की दूरी रखना चाहिए। सभी कटकों को उपयोग में लाने के लिए सभी हजार्ड्स कटेनरों के वरचारों बाहरी ओर से रख जाना चाहिए। पलतन सुरक्षा और पलतन भवित्वान्त अधिकारी के पास फायर प्लान और कटेनर्याई का सेप्टेम्बर लाल का रखना चाहिए। जिसमें पाल फायर हेल्पर्ट की व्यवस्था की हो। इन अधिकारियों को, सभी समयों में यार्ड में रखे हुए कटेनरों के बारे में और कटेनरों में रखे गए हेल्पर्ट्स माल का ज्ञान रखा चाहिए। यह भी सुविधाजनक होगी और इन अधिकारियों के पास कागों सूचना सूचित करने वाले दी कार्ड्स के गाय स्टाट बोर्ड (नक्शी बहुत है) कार्डों पर यह भी लिखकर रखा जाए कि विशेष दुर्घटना के प्रवास पर किस प्रकार के उपस्थार का प्रयोग किया जाए।

परिशिष्ट 'ग'

हन्टनेशनल मारिटाइम डेनजरस गुड्स कोड की धारा 12 और धारा 13 का उद्धरण की प्रति

धारा 12. कटेनर ट्राफिक

12. 1. 1 इस पाठ की सिफारियों उन कटेनरों पर लागू है जिनमें डेनजरस माल के पकेज भरे जान हैं।

12. 1. 2 कटेनर ट्राफिक में, वरचारों और लिपिट्रैक फायर्ट से निर्मित बहुत बड़ा डिया में बहन करने के लिए अधिक संक्षय में छोटा पकेज भी रखे जाते हैं। प्रत्येक व्यापार के लिए उपयोगित कटेनरों का नियमण और आकृति बदलता रहता है। अधिक कटेनर मड़क और रेल वाहनों से अवरोहणीय है।

12. 1. 3 डेनजरस गुड्स को बहन करने के लिए उपयोगित कटेनर, पर्याप्त बुझता से होना चाहिए, ताकि विशेष तरह के वाहनों और रवाना के बीचन संपत्ति भेजे जाने की स्थिति से बचा सके।

12. 1. 4 सभी प्राधिकार से विशेष अनुमति प्राप्त करने के बाद ही अधिक मालों के सूचना डेनजरस माल विशेष कटेनरों द्वारा बहन किया जा सकता है।

12. 2 अनुमति नौमरण :

12. 2. 1 धारा 12. 1. 4 में दी गयी व्यवस्था के सिवा डेनजरस माल जब ऐसा किया जाता है उन्हें इस कोड में दी गयी सिफारियों के अनुसार केवल कटेनरों में ही रखना करना चाहिए।

12. 2. 2 जिन कटेनरों में डेनजरस माल भरे गए हैं, उन्हें यादी जहाज के बोर्ड पर रखाना नहीं करना चाहिए। जब तक की इस सरह के माल को रखाना करने के लिए कोई भूमि में विशेष रूप से अनुमति दी गयी हो।

12. 2. 3 एक ही कटेनर में डेनजरस पदार्थ की नहीं भरना चाहिए, जिसमें पहले ही भरे गए पदार्थ से उक्त पदार्थ का गुण असंगत हो।

12. 3 कटेनर मर्टिकेजन

12. 3. 1 पैकड डेनजरस माल के प्रलेखन करने के मंबंध में कोड के लिए विया गया गामान्य परिषद की धारा 9 में निर्धारित की गयी आवश्यकताओं का पालन किया जाना चाहिए।

12. 3. 2 जिन कटेनरों में डेनजरस माल भरा हुआ है उन्हें बाहरी तौर पर धारा 12 की सिफारियों के अनुसार अधिकार के जांच की जानी चाहिए। किभी कटेनर में धारा 12 की स्थिति, सीकेज की स्थिति, पदार्थ के परिवर्तन की स्थिति या पार्ट तो उन्हें नौमरण के लिए अनुमति नहीं करना चाहिए। जब तक की आवश्यक मर्मत में प्रभावित की जाए और धारा 12 की स्थिति अनुमति प्राप्त किया जाए।

12. 4 विहनित करना और लेबल लगाना :

डेनजरस माल से भरित कटेनरों के ऊपर और विशेष स्थान पर इस कोड में दिए गए निर्देशों के अनुसार विशेष श्रेणी के विवरण सूचित करने वाले लेबलों को लगाना चाहिए।

12. 4. 2 विशेष डेनजरस माल की सूची या 'मालिफेस्ट' में (कन्वेल्यन के प्रधाय 7 के विविध 5 (ग) के आवश्यकता-नुसार) यह सूचना स्पष्ट रूप से दी जानी चाहिए कि जिस-

- जिस कंटेनर में डेनजरस माल भरा हुआ है और जहां में जिस-जिस स्थानों में रखे गए हैं। सूची या 'मानिफेस्ट' में उपरोक्त विनियम के अन्वर बोर्डिंग हर डेनजरस पदार्थ के घर्म के अलावा अन्य प्रवेशित सूचना भी सूचित की जानी चाहिए।
- 12.4.3 कंटेनरों में भरे गए प्रत्येक पैकेजों पर लेबल लगाने की जरूरत नहीं है। लेकिन उन पैकेजों पर भी डेनजरस गुड्स लेबल लगाने के लिए सिफारिशें दी जा सकती हैं कि आकस्मिक ममयों में उन प्रत्येक पैकेजों को ढूँढ़ा आसान हो जाए।
- 12.5.3 कंटेनर का भरण
- 12.5.1 कंटेनर जिनमें डेनजरस गुड्स भरे हुए हैं उन्हें इस कोड में उस प्रत्येक माल के लिए यह भरण की आवश्यकताओं के अनुसार रखाना और 'सेक्रीटेड करना' चाहिए। उदाहरण के लिए डेक पर रखने योग्य डेनजरस माल, अगर कंटेनर में बहुत किया जायेगा तो नष्ट कंटेनर को भी डेक पर ही रखना चाहिए।
- 12.5.1 कंटेनर जिनमें डेनजरस माल भरे गए हैं उन्हें सामान्य तौर पर कोड में निर्देशानुसार सेक्रीटेड करना चाहिए। जहाज के निर्माण की किया से अगर उपयोग सेक्रीटेनन का काम संभव नहीं पाया तो (उदाहरण के लिए जहां कंटेनर डेक पर इन्टरवीनिंग वल्स रहम नहीं है) इस तरह के मामलों में वैकलिंग सेक्रीटेन करने की व्यवस्था की स्वीकृति की जाए। अन्यथा यह प्रक्रिया सक्षम प्राधिकारी से अनुमोदित हों कि इस व्यवस्था से भी सुरक्षा मुनिषित की जा सकती है।
- 12.5.3 कंटेनर में रखे गए डेनजरस पदार्थों के पैकेजों, और किसी अन्य मालों की समूह यात्रा के लिए ठीक तरह बोध कर सुरक्षित रखना चाहिए। परिवहन के द्वारा पैकेज किए गए, पट्टियों पर घूर्णतम क्षति भी न पहुँचे। पैकेजों पर उस तरह की पटियों की पर्याप्त सुरक्षा की जानी चाहिए।
- 12.5.4 कंटेनर जिसके साथ रिफिरेंटिंग या 'हार्टिंग' उपस्कर जोड़े गए हैं और जो विवालू और या जबलनशील हेजार्ड को उत्पन्न करते हैं, उन्हें डेक पर ही रखना चाहिए। उनको डेक के अन्दर ही बंडार करके प्रचालित कर सकते हैं व्यवर्त पूर्णतः हवाशार की व्यवस्था और अन्य सुरक्षा लिया जाए, ताकि सक्षम प्राधिकारी से संतुष्ट हों।
- धारा 13-सुवाहृय टांक**
- 13.1 उपयुक्तता और परिभाव
- 13.1.1 उपयुक्तता
- 13.1.1.1 इस धारा की सिफारिशें, डेनजरस ड्रोवों को रखना करने के लिए उद्देशित उन सुवाहृय टांकों पर (जैसे 13.1.2.1 परिमापित है) लागू हैं जो प्रजूँड़ रिलीफ डिवेजस से निर्मित हैं।
- 13.1.1.2 इस तथ्य पर आकर्षित किया जाता है कि सुवाहृय टांकों को रखना करने वाले जहांओं पर आवश्यक कोई अतिरिक्त अपनियमन या सुरक्षा उपाय या अन्य विशेष उपस्करों से मंबंधित कोई उपबंध इस में शामिल नहीं किया गया है।
- 13.1.1.3 इस धारा में परिभाषित सब तरह के सुवाहृय टांकों के अलावा और किसी प्रकार के अन्य नमूना सुवाहृय टांकों में डेनजरस ड्रोवों को रखना है तो, इस के लिए आवश्यक विशेष अनुमति और विशेष गति, सक्षम प्राधिकार द्वारा ही विचार किया जाता है।
- 13.1.1.4 जहां किसी प्रत्येक वस्तु को असाधारण हेजार्ड स्थिति पूरा हो सो, अतिरिक्त आवश्यकताएँ, सक्षम प्राधिकार द्वारा निर्देश किया जा सकता है।
- 13.1.2 इस धारा के प्रयोजनों के लिए सुवाहृय टांक से यह मतलब है कि जिस टांक में, 450 लीटर (100 गालन्स) द्वारा रखने की समता या उससे अधिक मात्रा में द्वारा को कम से कम 3 के पी/सीएम 2 अधिक-43 (पी एस ए ए) और 50° सी (122° एफ) टेम्परेचर में रखाना किया जा सकता है। टांक स्थायी रूप से जहाज के बोर्ड पर स्थित नहीं होना चाहिए या जब टांक में विशेष द्वारा या पदार्थ को भरने या उत्पन्न से संबंधित कोई काम नहीं होना चाहिए। पूर्ण रूप से भरा या उत्तरने टांक की समता हमें ही होना चाहिए कि उसे जहाज के बोर्ड पर रखा जा सके या निकाला जा सके।
- 13.1.2.2 प्रचालन स्थिति में टांक उपरोक्त पर अनुच्छेय अधिकातम कार्यरत दाव ही अधिकातम अनुच्छेय 'जै' दाव है। यह दाव, जहाज के हर एक तत्व और उसकी सामान्य मोटाई पर आधारित है जिसमें निम्नलिखित शामिल नहीं है।
- (क) संक्षण की संभावनाएँ।
- (ख) दाव को छोड़कर भराई के लिए आवश्यक मोटाई।
- 13.1.2.3 दाव को रिस्ता भारी करना ही, स्टाइक दाव का मूल्य है जिसके अंदर धूबबुद नहीं उत्पन्न होता, जब आउटलेट पर निर्देशित वाटरसील के अन्दर वायु के माध्यम से दाव रिलीफ वाल्व की जांच की जाती है।
- 13.1.2.4 सक्षम प्राधिकार से निर्देशित अनुसार विशेष ताप में और द्वारा उपरितल पर कुल कन्जनमेट दाव ही के पी/सी एम² (पी एस ए पी) में, कुल 'वेपर' दाव है और साथ साथ यह कम सीमी रेफरेंटा टेम्परेचर द्वारा निर्धारित वायु उपस्थिति के योगदान से पारिशक दाव के कुल दाव के प्रभाव से और कम क्षेत्र में स्थित अन्य वायुओं से, द्वारा विस्तारण और द्वारा में वायु और अन्य गैसों का विस्तारण साथ साथ 0.35 के पी/सी एम² (5 पी एस ए जी) अनुसार धैनामिक दाव है। किसी भी हालत में 1.75 ली पी सी एम² (25 पी एस ए जी) के कम वाले, कुल कैप्टेन द्वारा को नहीं लेना चाहिए। जहां विशेषता के लिए स्वीकार्य धांकड़े नहीं मिलता उसे उपेक्षा की जानी चाहिए।
- 13.11 सुवाहृय टांकों की जांच और निरीक्षण करना
- 13.11.1 टांकों को निर्माण करते वक्त, सक्षम प्राधिकार द्वारा अपेक्षित परीक्षाएँ और निरीक्षण किया जाना चाहिए।
- 13.11.2 हर सुवाहृय टांक, और सभी पाइपों, वाल्वों और अन्य उपकरणों की जो वक्त में स्थित पवार्ही के दाव से प्रभावित होने वाली हैं, उन्हें प्रेजर रिलीफ डिवेजस को छोड़कर, पारी या अन्य ब्रॉवों के समान सघनता रखने वाले द्रवों से भरकर (ड्रॉस को मिलाकर, अगर ही तो, कार्यरत दाव से कम से कम 11/2 बार अधिक दाव से लगाकर परीक्षा की जारी चाहिए। सक्षम प्राधिकार द्वारा मिपरिल अनुसार ही परीक्षा का विवरण होना चाहिए। टांक जब पूरा दाव के अन्दर है तब उसे लीकेज, संक्षण स्थानों, गड्ढा या अन्य स्थितियों जो कमज़ोरी की स्थिति में हैं, उससे टांक, परिवहन योग्य नहीं रहता, और उन जैसे टांकों को जिसमें उपयुक्त कमियां विद्युती पड़ी हैं, उन्हें उपयोग या काम के लिए निषिद्ध करना चाहिए। जब

तक कि उपर्युक्त कमियों की पूरी की जाती है और परीक्षा के समय पर वह पुनः ठीक स्थिति में प्रमाणित किया जाना चाहिए।

13.11.3 विशेष टांक को नीबहन के लिए स्वीकार नहीं करता चाहिए, जब तक कि उस प्रत्येक टांक से संबंधित प्रजर रिलीविंग हिस्ट्रीजम की जांच सक्षम प्राधिकार द्वारा पिछले ३५ महीनों के दौरान सफल रूप से की गयी है। इस्त्र और बाह्य परीक्षा काकी है। फिर भी, प्रचालन में जिन भालों के कारण से कमियां होने की संभावना है, उनको भरने वाले टांकों की परीक्षा सक्षम प्राधिकार द्वारा लगातार भी जानी चाहिए।

13.11.4 टांकों और उनसे संबंधित सभी किट्टिंगों को धार्हरी तौर पर और आंतरिक तौर पर, विशेष समय लेकर और उसमें भरे जाने वाले इवांडों को ध्यान में रखकर की जानी चाहिए। किसी भी हालत में सक्षम प्राधिकार द्वारा निर्धारित नियमों के अंदर हर परीक्षा के बीच की अवधि 21/2 घण्टे से ज्यादा नहीं रखना चाहिए।

13.11.5 सक्षम प्राधिकार द्वारा निर्धारित समय के अनुसार कम से कम 21/2 घण्टे की अवधि में एक बार विशेष टांक से भरे जाने वाले इवांडों को ध्यान में रखकर टांक से संबंधित सभी प्रेशर रिलीफ बाल्वेस की परीक्षा की जानी चाहिए।

13.11.6 सक्षम प्राधिकार द्वारा निर्धारित समय अवधि के अनुसार पांच साल में एक बार हाइड्रोलिकली टांक की पुनः परीक्षा की जानी चाहिए। सक्षम प्राधिकार द्वारा निर्धारित अनुसार विशेष तौर पर अन्य प्रकार के पुनः परीक्षाओं की अनुमति भी दी जा सकती है।

13.12 सुवाह्य टांकों को चिह्नित करना

मेटल पहचान पट्ट के सुवाह्य टांक, पर स्थायी रूप से लगाए गए और निरीक्षण हेतु स्पष्ट रूप से और देखने योग्य स्थान पर एक रस्ट प्रूफ मेटल प्लेट पर निम्नलिखित विवरण लिखित रूप से, मोहर लगाने के रूप में या एम्बोसिंग करने से चिह्नित किया जाना चाहिए। मेटल प्लेट पर रंग नहीं डालना चाहिए। कि दिया गया विवरण अस्पष्ट बनें।

निर्माता का नाम:

निर्माण का विनांक:

टांक की कम संख्या:

स्वीकार्य प्रधिकरण कार्यस्थल वार्ष.....के पी/

सी.एम.पी. (पी.एम.पी.जी.)

मेटल प्रजर.....के भी/सी.एम.पी. (पी.एम.पी.जी.)

कुन जन क्षमता.....लिटर (गेलम)

खाने योग्य प्रधिकरण द्रव का भार.....(फिलोस/टन्स)

प्रधिकरण द्रव भार.....(फिलोस/टन्स)

सक्षम प्राधिकार का नियन्त्रण या परमिट पहचान.....

कोड, नियम, या विनियम के नाम या अस्त्र पहचान जिसके द्वारा अंदर टांक का ढांचा किया गया था।

प्राधिकार जिसने हाइड्रोलिक परीक्षा देती है
हाइड्रोलिक टेस्ट दिनांक

13.12.1 परीक्षा तिथि और मार्किंग

13.12.2.1 अपरीक्षित मेटल पहचान पट्ट के ऊपर पिछली हाइड्रोलिक परीक्षा का दिनांक और प्रत्यक्षार्थी प्राधिकार का विवरण स्पष्ट रूप से चिह्नित कर दिया जाना चाहिए।

13.12.2.2 सक्षम प्राधिकार को संतोषजनक रूप से धारा 13.11.4 निर्धारित नियम के अनुसार विकल्पी दृश्य परीक्षा का दिनांक टांक पर चिह्नित कर दिया जाना चाहिए।

13.12.3 जिस विशेष पदार्थों को रखाना करने के लिए विशेष टांक स्वीकर्य है, उसको निर्देशित करने के लिए उन टांकों पर विशेष प्रयोग टांक चिह्नित किया जाना चाहिए।

13.13 सुवाह्य टांकों का प्रमाणीकरण

अनुमोदित निरक्षण एजेंसी द्वारा दिया गया एक प्रमाण पत्र सक्षम प्राधिकारी की सूचना के लिए काफ़ी है उपलब्ध होता चाहिए कि टांक सक्षम प्राधिकार के नियमों की प्रभेक्षा है।

13.14 सुवाह्य टांकों की सफाई करने के लिए सामान्य प्रबोधाय

13.14.1 धारा में दिए गए प्रावधानों के अनुसार निर्मित और रूपरेखित टांकों पर ही निम्नलिखित सिफारिशों और पूर्वान्य लागू हैं।
(उदाहरण: के लिए प्रेजर रिलीफ डिवैजेस के साथ निर्मित टांकों)

13.14.2 संबंधित देश के सक्षम प्राधिकार द्वारा विशेष रूप से प्राधिकृत द्रव भाल ही सुवाह्य टांकों में रखाना किया जाना चाहिए।

13.14.3 इस विशेष वात पर भी ध्यान दिया जाना चाहिए कि विशेष पदार्थ का उखलेक डेनजरस गुह्म कोड में निर्देशित होता है कि सुवाह्य टांक में भरे गए हर विशेष डेनजरस भाल के गुह्म गुण विशेषों के अनुसार उच्च और नौभरण करना आदि, और यह भी निर्देशित होता है कि नौभरण में कोई अल्टर और उनसे संबंधित अनुमोदित पैकिंग पढ़नि।

13.14.5 कोड से संबंधित संशोधन पूरा होने की अवधि सम सुवाह्य टांकों का भारण की नियमिति 13.15 में दी गयी अनुसार की जानी चाहिए।

13.15 सुवाह्य टांकों का गोदाम भरण

13.15.1 निम्नलिखित सारिंग के अनुसार भरण की स्थिति को लोडकर सुवाह्य टांकों का भरण इस कोड की धारा 14 के उपलब्धों के अनुसार किया जाना चाहिए।

ए पम सी श्रो

यात्री अहाज

कागजै जहाज

	ट्रेक पर	ट्रेक के प्रंदर	ट्रेक पर	ट्रेक के प्रंदर
विम्फोटक	1	*	*	*
गैस	2	*	*	*
जबलनशील	3. 1	निषिद्ध	निषिद्ध	अनुमत
द्रव	3. 2	निषिद्ध	(1निषिद्ध	अनुमत
	3. 3	अनुमत	निषिद्ध	1) अनुमत
जबलनशील पिंड	4. 1	*	*	*
ऐसे पदार्थ जिसमें स्वतं दहन ही भक्ता हो	4. 2	निषिद्ध	निषिद्ध	निषिद्ध 1)
ऐसे पदार्थ जो जल के समान में आने पर जबलन-				निषिद्ध 1)
शीत गैस उत्पर्जित करते हैं	4. 3	निषिद्ध	निषिद्ध	अनुमत 3)
आक्सीकारक पदार्थ	5. 1	निषिद्ध 1)	निषिद्ध	अनुमत 3)
फार्मोनिक फराम्साइ	5. 2	निषिद्ध 1)	निषिद्ध	निषिद्ध 1)
विषेष पदार्थ	6	निषिद्ध 1)	निषिद्ध 1)	अनुमत 3)
रेडियो संकीर्ण पदार्थ संरक्षक	7	*	*	अनुमत 3)
संकारक	8	अनुमत	अनुमत	अनुमत
प्रक्षीण अन्तर्राक पदार्थ	9	अनुमत 3)	अनुमत 3)	अनुमत 3)

* लग्न नहीं

(1) सधारण प्राधिकार द्वारा असाधी जाने वाली विशेष शर्तों के मिवा

(2) सेकंडरी सेबल माध्यम से दिखाए गए विवाह समझौते व्युत न होने पर

(3) सधारण प्राधिकार द्वारा बताए जाने वाली शर्तों के अधीन।

13. 15. 2 13. 15. 1 में वी गर्भी सारणी के बेस द्रव मालों को बहन करने वाले गूबाहूयट ओंकों पर ही लगते हैं। यह उन टांकों पर लगा नहीं है जिन में सालिङ्ग (बगाड डिम्प्रेसेड या बेटेड) गेंगों और ड्रिंविं गेंगों बहन किए जाते हैं।

13. 15. 3 जहाँ कोड में विशेष पदार्थों के प्रवेश के लिए अधिक प्रतिबंध हैं, तथा सारणी में विशेष पदार्थ से संबंधित नौमरण और प्रवेश नियम का पालन किया जाना चाहिए।

13. 15. 4 द्रव से भरित मुवाहृय टांकों को जब जहाज पर लगाया जाना चाहिए, जिस के वैयक्तिक प्रवेश में एक या वो सेकंडरी लेबल चिह्नित है तब उस प्रत्येक द्रव कंटेनर का स्टोरेज सभी गुण विशेषों को ध्यान में रखकर किया जाना चाहिए।

13. 15. 5 नीकेज की स्थिति में और सार्थक रूप से अतिग्रस्त टांकों, जो टांक की पूरी क्षमता ओं दुर्बलता बनाते हैं, उस तरह के टांकों को जहाज के बोर्ड के पर विशेष व्यवस्था से लगाने के लिए या सुरक्षा से संबंधित कोई व्यवस्था करने पर भी उन्हें नौवहन के लिए प्रस्तीकार करना चाहिए।

13. 15. 6 प्रवों की भारी होते के बाद भगर मुवाहृय टांकों पर या जाहरी तरों पर विशेष पदार्थ के अवशेष विलाई पड़े हों, उन्हें संतोषजनक स्थिति तक साफ किए जिन नौवहन के लिए अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।

13. 15. 7 मुवाहृय टांकों को अधिक मात्रा में नौमरण नहीं करना चाहिए जब तक कि वे विशेष द्रव से श्परेशित और निर्मित जहाज में रखाना किए जाएं। घारा 13. 9. 1 ३ में निर्देशित-मुसार सधारण प्राधिकार की संतोषजनक स्थिति में विशेष टांकों की मुवाहृय रखना चाहिए।

13. 15. 8 उन मुवाहृय टांकों को नौवहन के लिए स्वीकार नहीं करना चाहिए जब कि विशेष टांकों में आली जगह है जिसमें रखना या और किसी स्थिति में टांक में वी ईलेक्ट्रिक दबाव उत्पन्न हो जाए।

13. 15. 9 आली टांक गैस मुक्त नहीं है उसे उमी उपबंधों के अनुसार रखना चाहिए जैसे टांक पहले पदार्थों से भरे गये हैं।

13. 16 मुवाहृय टांकों का सेप्रिगेशन

उन्नजरस द्रवों से भरित मुवाहृय टांकों को छर्टने शामल मार्श-टाइम उन्नजरस गुड्स कोड (घारा 15 देशिए) के अनुसूची में सेप्रिगेशन करना चाहिए।

13. 17 मुवाहृय टांकों की सुरक्षा

13. 17. 1 सामाचू लौर पर रखना, के लिए अवरियत सुरक्षा उपयों के अलावा, सधारण प्राधिकार, और जहाज के मास्टर की संतोषजनक रूप से अच्छी सुरक्षा उपायों की व्यवस्था की आवश्यकता पड़ेगी क्योंकि समीकृ वाक्ता के दौरान मुवाहृय टांकों में भौमन होने वाले अत्यहोनी और गोरे गरिमाओं को आमानी से सामना कर सकें।

13. 17. 2 सुरक्षा उपायों की पर्याप्तता को सुनिश्चित करने में घारा 13. 2. 7 में दिए गए प्रस्तावों को और ग्रन्थ नियमों का पालन किया जाना चाहिए।

13. 17. 3 टांक पर प्रदर्शित विशेष नियमों का प.लन किया जाना चाहिए।

**MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT
(Ports Wing)**

NOTIFICATION

New Delhi, the 9th August, 1989

G.S.R. 742(E).—In exercise of the powers conferred by sub-section (i) of Section 124 read with Sub-Section (i) of Section 132 of the Major Port Trusts Act, 1963, (38 of 1963), the Central Government hereby approve the Tuticorin Port Trust (Handling of Freight Containers containing Dangerous/Hazardous Cargo) Regulations, 1988, made by the Board of Trustees of Tuticorin Port in exercise of the Powers conferred on them by Section 123 of the said Act and Published in the Tamil Nadu Government Gazette dated 4th January, 1989 and 11th January, 1989 and errata dated 22nd March, 1989, as detailed in the schedule annexed to this Notification.

[PR-16012/10/88-PG]

YOGENDRA NARAIN, Jt. Secy.

**SCHEDULE
TUTICORIN PORT TRUST**

NOTIFICATION

In exercise of the powers conferred by clause (n) of Section 123 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963) the Board of Trustees of the Port of Tuticorin, hereby makes the following regulations namely, 'The Tuticorin Port Trust (Handling of Freight Containers Containing Dangerous/Hazardous Cargo) Regulations, 1988' subject to the approval of the Central Government and the same are published for public information.

PART I—PRELIMINARY :

1. Short title, extent and commencement

- (a) These regulations may be called the Tuticorin Port Trust (Handling of Freight Containers containing Dangerous/Hazardous Cargo) Regulations, 1988.
- (b) They extent to the whole area of Port of Tuticorin.
- (c) They shall come into force on the date of their publication in the official Gazette.

2. DEFINITION :

For the purpose of these Regulations—

- 2.1 'Closed Container' means a container which can be laden only through one or more doors in the side or end walls.
- 2.2 'Container Handling Equipments' means the equipments used for safe handling of containers such as Transfer Cranes, Toplift Trucks, Fork Lift Trucks or any other equipments fitted with special device for lifting containers.
- 2.3 'Container Parking Yard' means the yard in which the containers are stacked.
- 2.4 'Container Ship' means a ship in which containers are loaded either below the deck or above the deck and shall also include container oriented ships handling cargo in break bulk form.
- 2.5 'Container Space' means a space occupied by one container equivalent to one TEU which measures 6.1 mts. × 2.4 mts. × 2.4 mts. This distance may be occupied by a neutral container or containers.
- 2.6 'Dangerous Cargo Shed' means a specially constructed shed used for keeping dangerous/hazardous cargo.

- 2.7 'Deputy Conservator' means the Deputy Conservator of the Tuticorin Port Trust.
- 2.8 'Freight Container' for dangerous cargo herein, after called container means an article of transport equipment specially designed and constructed for the purpose of transport of dangerous goods by one or more modes of transport.
- 2.9 'I.M.O. Code' means the Code of Practice published by the International Maritime Organisation on the International Maritime Dangerous Goods.
- 2.10 'I.M.O. (IMCO)' means International Maritime Organisation.
- 2.11 'Loading Unloading' means the placing of a container aboard a ship and its removal therefrom.
- 2.12 'Major Ports' means the Ports notified as Major Ports by the Ministry of Surface Transport, Government of India.
- 2.13 'Minor Ports' means the Ports governed by the respective State Government and Union Territory of India.
- 2.14 'Open Top Container' means a container with the bottom, side and end walls but having no roof.
- 2.15 'Packages' means receptacles for dangerous goods and receptacles containing dangerous/hazardous cargo.
- 2.16 'Packing and Unpacking' means the placing of packages containing dangerous/hazardous cargo into a container and their removal therefrom.
- 2.17 'Platform Container' means a type of loadable platform having the same overall external length and width as the base of series/containers and equipped with top and bottom corner fittings located as on these containers, so that some of the same securing and lifting devices may be used.
- 2.18 'Port' means the Port of Tuticorin.
- 2.19 'Safety Officer' means the Deputy Conservator of Port of Tuticorin.
- 2.20 'Stuffing & Destuffing' means filling up the containers with cargo and removal of cargo from the container.
- 2.21 'Tank Container' means container especially build to transport and distribution of liquids and gases in bulk in accordance with such conditions as may be required.
- 2.22 'Transport Tractor-Trailer' means a combination of transport tractor with trailer coupled together permanently or temporarily designed primarily for the transportation of goods by road.
- 3. **DANGEROUS/HAZARDOUS CARGO :**
For the purpose of these Regulation dangerous/hazardous cargo shall include all substances classified as such by the International Maritime Dangerous Goods code of the International Maritime Organisation, London.
- 4. **CLASSIFICATION OF DANGEROUS/HAZARDOUS GOODS :**
For the purpose of these Regulations, dangerous/hazardous goods shall be divided into the following classes, based on the I.M.D.G. Code Classifications :
Class 1 —Explosives

Class 2	--Gases; compressed; liquified or dissolved under pressure.
Class 3	--Inflammable Liquids
Class 4.1	--Inflammable Solids
Class 4.2	--Substances liable to spontaneous combustion
Class 4.3	--Substances which in contact with water emit inflammable gases
Class 5.1	--Oxidising Substances
Class 5.2	--Organic Peroxides
Class 6.1	--Poisonous (Toxic) Substances
Class 6.2	--Infectious Substances
Class 7	--Radio-active substances
Class 8	--Corrosives
Class 9	--Miscellaneous dangerous substances i.e. any other substance which experience has shown or may show to be of such dangerous character as to be treated as Dangerous Goods.

5. GENERAL ACCEPTABILITY OF SHIPS CARRYING DANGEROUS/HAZARDOUS CONTAINERS INTO THE PORT

5.1 All dangerous/hazardous cargo entering the Port area shall be classified, packaged, labelled and/or marked in accordance with the IMO Code and be declared by the ships/Shipper accordingly. The container shall also be marked as such and shall be accompanied by a Packing Certificate issued by the Operating Company indicating the content.

5.2 Containers used for the carriage of dangerous/hazardous cargo shall be of adequate strength to resist the possible stress imposed by the conditions of the services in which they are deployed and they shall be properly and regularly maintained.

5.3 Stowage: No ship carrying containers of dangerous/hazardous cargo on board shall enter the Port unless the containers are stowed and documented according to Section 12 of IMO Code.

6. RESTRICTION ON ENTRY OF SHIPS CARRYING CERTAIN CLASSES AND QUANTITIES OF DANGEROUS/HAZARDOUS CARGO:

6.1 Ships carrying explosives shall be allowed only at such of the anchorages or areas notified by the Port Authority and only in such quantities as may be permitted to be handled inside the Port area by the Port Regulations applicable.

6.2 No cylinder containing gases compressed, liquified or dissolved under pressure shall be permitted to be brought inside the Port unless such cylinders are permitted for import/export by the Chief Controller of Explosives.

6.3 Dangerous goods in than containers of the following class and type shall be limited aboard any ship to such quantity as may be notified by the Port Authority in no case exceeding 50 Tonnes net contents being the total of all classes

Class 2	--Liquified inflammable or Poisonous Gases
Class 3.1	--Inflammable Liquids e.g. Carbon-di-sulphide
Class 4.2	--Spontaneously Combustible Liquid e.g. Aluminium Alkyls
Class 6	--Tetramethyl Lead .Fuel/Additives

Class 6.1	--Poisonous Toxic Substances
Cass 6.2	--Infectious substances
Class 8	--Corrosives
Class 9	--Msclaneous dangerous substances.

6.4 In all such cases, handling of tank containers shall be limited to day light hours and subject to the Consignee taking delivery from the Port premises without depositing them for any length of time within the Port premises.

6.5 The Deputy Conservator of the Port or his authorised representative specially nominated by him for the purpose of these Regulations shall be the Sole Authority to give permission for landing or loading dangerous/hazardous cargo in containers

7. ADVANCE NOTIFICATION:

7.1 Ships: The Master or the ship Owner or Agent shall inform the Port Authority atleast 48 hours prior to arrival of the ship wth dangerous/hazardous goods in containers aboard the ship and those to be discharged at the Port.

7.2 An application for permission to land or load dangerous/hazardous cargo shall be given by the Steamer Agents or Consignors/Consignees in an application made in triplicate to the Deputy Conservator of the Port at least 48 hours in advance. The application shall include a complete list of all substances with their true chemical names and IMO Code number. The list shall furnish complete details including their full technical names, quantities, mode of packaging IMCO Classification and other relevant data. The items included in this list shall be serially numbered for reference and follow up correspondence Application for issue of permits for inflammable liquids including petroleum as defined in the Petroleum Act shall furnish information about the flash points of such liquids and whether such liquids are miscible with water or not.

7.3 One copy of each such application and the list shall be given each to the Deputy Conservator of the Port, Container Terminal Manager and Traffic Manager.

7.4 A copy of the Ship's cargo manifest shall also be furnished to the Deputy Conservator of the Port and Container Terminal Manager.

7.5 Exports: The intention to export dangerous/hazardous cargoes through containers shall be duly informed to the Port Authority prior to their delivery at the berth at least 48 hours in advance and permission obtained from the Deputy Conservator before the dangerous/hazardous cargoes to be stuffed in containers are moved into the Port.

7.6 Transit: The same prohibitions and restrictions that are applicable in respect of dangerous/hazardous cargoes for loading or unloading within the Indian Ports shall be applicable for cargo in transit.

8. BERTHING:

8.1 Any container ship carrying containers with dangerous/hazardous cargo on board shall only after permission to berth is granted by the Deputy Conservator, be berthed at the designated berth.

9. The Dangerous/Hazardous Cargo containers shall be stacked in either of the following ways:

- (a) Stack the containers separatey in a specially designated area which has been constructed for storage of

dangerous/hazardous cargo and provided with fire fighting arrangements.

OR'

- (b) Stack the containers in the Parking Yard itself by providing proper segregation as per IMO Code. The segregation method contained in IMDG is shown in Appendix 'A' hereto and the segregation method with tyre-mounted Transfer cranes contained in IMO Code, is shown in Appendix B hereto.

9.1 The Port Authority shall devise a suitable segregation plan as regards the Classification of the cargo and the type of handing in the Terminal.

10. STUFFING AND DESTUFFING OF CONTAINERS:

10.1 The Port Authority shall designate Container Depot/Container Freight Station suitable to handle dangerous/hazardous cargo. The stacking of containers shall be in accordance with Regulation 9 above. The stuffing desuffing operation shall follows strictly the IMO Guidelines for the packing of dangerous hazardous cargo in a Freight Container and shall comply with Classes 12 & 13 of JMDG. Code shown in Appendix-C. hereto.

10.2 In case stuffing or destuffing is done in an area in the vicinity of the stackyard a minimum distance of 30 metres around shall be maintained.

10.3 Before Stuffing: Contianers into which dangerous cargo are to be stuffed shall be examined visually for damage and if there is evidence of any material damage the container shall not be packed. Containers shall be clean dry and fit for use. Irrelevant cargo labels shall be removed or masked over before stuffing begins.

10.4 Information shall be provided by the Shipper about the hazardous properties of the dangerous cargo to be handled. The shipper shall also ensure that dangerous cargo is stuffed marked and labelled in accordance with the IMDG Code. No dangerous cargo shall be handled unless packaged marked and labelled in accordance with these Regulations.

10.5 No dangerous cargo shall only be handled, suffused and secured except under the direct and identifiable supervision of a responsible person deputed by the Consignor or the Consignee as the case may be, who is familiar with the risks involve and has knowledge of the emergency measures to be taken and who shall also ensure that necessary protective equipment is available.

10.6 Smoking shall be strictly prohibited in the vicinity of the stuffing and de-stuffing area.

10.7 Suitable fire precaution measure shall be taken.

10.8 Packages shall be examined and any found to be damaged, leaking or sifted shall not be stuffed into a container. Packages showing evidence of staining etc., shall not be packed into a container without first determining that it is not unsafe or unacceptable to do so. Water or other matter adhering to packages shall be removed before stuffed into a container.

10.9 If cargo is palletized or otherwise unitized they shall be compact and shall be secured in a manner unlikely to damage the individual packages comprising the unit load. The materials used to band the unit load together shall be compatible with the substances untilised and shall retain their efficiency when exposed to moisture, extremes of temperature and sunlight.

10.10 In case electric power is used for any equipment or machinery in the area where containers are stacked or stuffing

and destuffing is carried out, the electric supply systems in the equipment or machinery shall be of a type which will not cause any spark likely to cause hazard.

10.11 A container intended to carry dangerous cargo under temperature control shall be inspected and operated to ensure that the machinery is in proper working order before the shipment is made. A record of the inspection shall be maintained.

10.12 STUFFING AND SECURING:

Special care shall be taken during handling to ensure that the packages or receptacles are not damaged.

10.13 If a package containing dangerous cargo is damaged during handling so that the contents leak out, the immediate area shall be evacuated until the hazard potential can be assessed. The damaged packages shall not be transported.

10.14 No repacking shall be done with in the Port premises. If there is leakage from dangerous cargo likely to cause any explosion, spontaneous combustion, poisoning or similar danger, personnel shall immediately be moved to a safe place and the emergency response organisation (e.g. the fire Service, Pollution Control) shall be notified.

10.15 Dangerous goods of in compatible substances shall not be stuffed in the same container. Guidance of both a general and particular nature on this matter is found in the IMDG Code.

NOTE : It is also possible that in some instances, goods of the same class shall not be stuffed into the same container if they are incompatible. For example, Peroxides and Permanganates are both oxidising agents (Class 5.1). However, they may interact dangerously in the event of an accident.

10.16 Dangerous goods likely to cause damage by taint, odour or contamination shall not be stuffed in the same container with goods susceptible to such damage.

10.17 When dangerous cargo, particularly those of Class 6.1 (Poisons) and Class 8 (Corrosives) are handled, consumption of any form of food or drink shall be prohibited.

10.18 Special tacking instructions detailed on individual packages or otherwise available shall be strictly observed. (e.g.) Goods marked 'Protect from frost' shall be stowed away from the walls of the container.

10.19 Goods marked 'this way up' shall be packed accordingly. When dangerous goods consignment forms only part of the load of a container, it shall preferably be stuffed so as to be accessible from the doors of the container.

11. MARKING AND LABELLING :

11.1 The containers shall be sealed prior to despatch. However, they shall not be locked unless specifically required and agreed to by the container operation. In such cases a key shall be readily available at all times.

11.2 Containers in which dangerous goods are stuffed shall bear IMCO Dangerous Goods Code Class Labels (Placards) not less than 250 mm X 250 mm in size, and where not required by IMDG Code, there shall be atleast four such Labels (Placards) placed externally in conspicuous places, one on each side and one on each end. Labels for the sides of the container shall be affixed in such position that they are not obscured when the container doors are opened.

11.3 The container shall also bear externally the correct technical name of each of the dangerous substances packed therein.

11.4 Additional labels as may be required by rail and road transport authorities shall be provided.

12. STUFFING CERTIFICATE

12.1 Those responsible for the stuffing of the dangerous cargo into a container shall provide a 'Container Stuffing Certificate' certifying that the stuffing has been properly carried out and embodying the following:—

- (i) That the container was clean, dry and apparently fit to receive the goods.
- (ii) No incompatible goods have been stuffed in the container.
- (iii) All packages have been externally inspected for damage and only dry sound packages packed.
- (iv) All packages have been properly stuffed in the container and secured and suitable securing materials used.
- (v) The container and packages are properly marked and labelled.
- (vi) The dangerous cargo in the container are those for which acceptance has been specifically obtained for the shipment in question.
- (vii) The consignor of the dangerous cargo has in each case issued a dangerous cargo declaration as to the nature of the hazard and that the cargo is suitably packaged for transport by sea.
- (viii) The Container Stuffing Certificate shall be forwarded with the container to be available at the time of loading on board the ship.
- (ix) The permission of the Deputy Conservator has been obtained for stuffing the cargo.

13. GENERAL ADVICE ON RECEIPT OF CONTAINERS CONTAINING DANGEROUS/HAZARDOUS CARGO FOR STUFFING/DESTUFFING

13.1 Containers of dangerous cargo shall be destuffed with care, always bearing in mind that the cargo may have been damaged in transit. Before the doors are opened, this possibility shall be borne in mind in relation to the properties of the cargo. For example, depending on the contents of the container, there may exist the possibility that leakage has caused unsafe concentration of toxic, inflammable or explosive vapour, or to have produced an oxygen enriched (or depleted atmosphere. If there is evidence that damage has occurred and such a condition exists, expert advice must be sought before commencing to destuff the containers.

13.2 Any container with dangerous cargo particularly toxic products, shall be ventilated before unpacking commences, that is the doors shall be kept open for an adequate period.

13.3 After a container containing dangerous goods has been unpacked, particular care shall be taken to ensure that no hazard remains. This may entail special cleaning, particularly if toxic spillage has occurred or is suspected. When satisfied that a container offers no hazard, the dangerous goods labels shall be removed.

13.4 If any container shows signs of heat it shall be removed to a safe place and fire services immediately notified. Care shall be taken to see that any fire fighting methods to be used are suitable for the cargo in question.

13.5 After destuffing the consignees shall be bound to return the containers in a clean and suitable manner for transport of all classes of cargo.

14. DESTUFFING OF DANGEROUS/HAZARDOUS CARGO

14.1 Import of any dangerous cargo shall be notified to the Port Authority by the Operator prior to the arrival of the container within the Port.

14.2 The import cargo documents shall have to be endorsed with a 'Dangerous Goods' stamp by the Operator or the person responsible for preparing the documents before the container is discharged.

14.3 Dangerous cargo containers shall be destuffed with care, always bearing in mind that the cargo may have been damaged in transit. Before the doors are opened, this possibility shall be borne in mind in relation to the properties of the cargo. If there is evidence that such damage has occurred expert advice must be sought before commencing destuffing of the container.

14.4 As cargo is destuffed and checked, it shall be separated according to its class and placed in the correct storage area. Any discrepancy in respect of marks, label or type of packaging shall be reported to the Supervisor of the Port on duty and the operating Company shall be informed at the earliest opportunity.

14.5 Areas for the storage of the various classes of dangerous cargo shall be clearly defined and wherever possible stowage shall be provided in the Hazardous cargo shed. In any event dangerous goods shall not be permitted to be stowed within the harbour without the written permission of the Safety Officer or his authorised representative.

14.6 Removal of import dangerous cargo shall be effected immediately.

14.7 All dangerous cargo labels shall be removed as soon as the container can be declared non-hazardous.

15. Total quantity of dangerous cargo in a designated area shall not exceed five container loads.

16. FIRE FIGHTING

Special fire fighting provisions shall be made in the designated areas where dangerous/hazardous cargo containers are kept. These shall include:

- (i) The provision of all fire fighting equipment as required by national or local regulations in properly maintained and fully operational condition.
- (ii) The provision of clear information as to emergency routines to be followed and a regular practice of such routines.
- (iii) Good liaison between the container base and the local fire brigade. The means to call the fire service shall be readily available at all times.
- (iv) Proper maintenance and cleanliness. For example, patches of oil mixed with sawdust are a potential source of ignition, heaps of rubbish can be readily ignited, piles of dunnage can assist in the rapid spread of fire etc.
- (v) Proper care shall be taken to minimise sources of ignition such as smoking, unprotected or ill maintained electrical installations or repair equipment.
- (vi) Proper care of machinery and its operations, particularly where re-fuelling is concerned.

(vii) Clear access to fire appliances within the premises shall be maintained and a route kept clear at all times to allow rapid access for emergency vehicles from outside.

17. SPECIAL EQUIPMENT

17.1 Adequate and proper breathing apparatus shall be provided and men trained in its use kept in readiness so as to render immediate assistance should any personnel be affected by noxious fumes.

17.2 Protective clothing, comprising rubber boots and gloves and spron together with oilskins shall be available for use in dealing with split material.

17.3 Receptacles of inert material shall be available for use in minimising the spread of split liquid.

17.4 Nothing in this section shall prevent calling upon the proper emergency services as soon as any trouble arises.

18. LIGHTING

18.1 Wherever and whenever dangerous goods are handled, or other goods handled adjacent to dangerous goods, adequate and flame proof lighting shall be provided.

18.2 It shall be remembered that labels may appear to change colour in artificial light.

19. PENALTIES

Any person contravening any of the above Regulations is punishable with fine which may extend to Rs. 10,000/- for the first contravention, and with a further fine which may extend to Rs. 1000/- for every day after the first during which the contravention continues.

SEGREGATION TABLE

APPENDIX (A)

	1.4		3.1										7	8
	1.5	2.1	2.2	3.2	3.3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1			
Explosives	1.4 1.5		2	1	2	2	2	2	2	2	2	X	2	2
Inflammable Gases	2.1	2		X	2	2	1	2	1	2	4	X	2	1
Non-Inflammable Gases	2.2	1	X		2	2	X	1	X	X	2	X	1	X
Inflammable Liquids	3.1	2	2	2			2	2	2	2	3	X	2	1
	3.2													
Non-Inflammable Liquids	3.3	2	2	2			1	2	2	1	3	X	2	1
Inflammable Solids	4.1	2	1	X	2	1		1	1	1	2	X	2	1
Spontaneously Combustible substances	4.2	2	2	1	2	2	1		1	2	2	X	2	1
Substances which are dangerous when wet	4.3	2	1	X	2	2	1	1		2	2	X	2	1
Oxidizing Substances	5.1	2	2	X	2	1	1	2	2	2	1	1	2	1
Organic Peroxides	5.2	2	4	2	3	3	2	2	2	2	1	2	2	2
Poisons	6.1	X	X	X	X	X	X	X	X	1	1		X	X
Radioactive Substances	7	2	2	1	2	2	2	2	2	1	2	X		2
Corrosives	8	2	1	X	1	1	1	1	1	2	2	X		2
Miscellaneous Dangerous Substances	9													

Numbers in the table are defined in the next page.

The number in the table at pre-page are defined as follows :

IMDG Code Definition	Container base Segregation
1. Away from	Not touching each other nor overstowing one with the other
2. Separate from	3 Metres (10 ft.) apart unless separated by fire resistant wall.
3. Separated by a complete compartment	3 Metres (10 ft.) apart unless separated by fire resistant wall
4. Separated longitudinally by an intervening complete compartment	In different sections of the container base separated by a roadway or other effective fire block, or at least 25 metres (30 ft.) apart.
5. No general segregation recommended	If in doubt refer to the IMDG Code O The Blue Book for particular substance.

1. Storage space should also be selected as between outside and inside the buildings in accordance with the following guidelines:

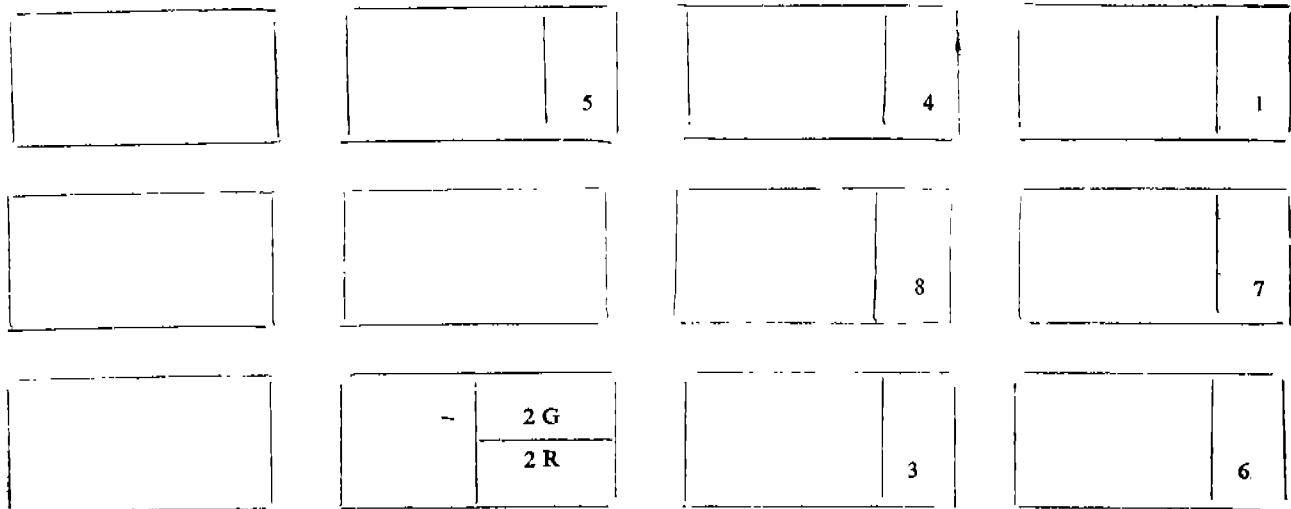
- 1.1 Commodities which the carriage by sea rules required to be stowed only on the deck of a ship should not be stored inside a building unless the building is specially equipped for such purpose.

1.2. Table :

IMCO Class	Description	Storage
1.4	Safety Ammunition	Inside—Lock up
1.5	Very insensitive substances	Inside—Lock up
1.	Other than Safety Ammunition & Class 1.5	Not to be stored except by special arrangement
2	Compressed Gases —Inflammable —Poisonous —Inert —small cylinder (e.g. lighter fuel)	Outside Outside Either Inside
3	Inflammable liquids	Outside
3.1	Low F.P below (10° C) (0° F))	Outside
3.2	Intermediate F.P—18° C Upto 23° C (0° —73° F)	Outside Small quantities inside
3.3	High F.P. 23° C - 61° C (73°—141° F)	Either
4.1	Inflammable solids	Either
4.2	Spontaneous Combustible	Outside (Keep dry)
4.3	Emit inflammable Gases in contact with water	Outside (Keep dry)
5.1	Oxidising Substances	Large quantities outside. Small quantities (Less than 2 Tons) either
5.2	Organic Peroxides	Outside (may need to be kept cool)
6.1	Poisons (Toxic)	Either (look for other hazards and store accordingly)
6.2	Infectious	Accept only by special arrangement
7.	Radio Active	According to Transport Class & A.E.A. recommendations
8.	Corrosives	Either (Consider degree of corrosive and secondary hazard)
9.	Miscellaneous (not to be construed as necessarily low hazard)	According to particular hazard and quantity.

IMCO SEGREGATION

APPENDIX 'B'



C.F.S. : All hazardous containers to be placed tier 1 if possible, not exceeding tier 2 for Fire Fighting purposes. General containers can still use hazardous slots in order to utilize all the blocks. All hazardous containers to have doors facing outwards. Port Safety and Port Fire Officers to have fire plans and segregation plans of container yard, giving fire hydrant positions. These officers must also know the hazardous containers and contents in the yard at any one time. It would also be convenient if these officials had a slot board (wood will do) with 'T' cards carrying cargo information. Cards could also be marked with the type of equipment needed to deal with an accident.

APPENDIX 'C'

**COPY OF SECTION 12 AND EXTRACT OF SECTION 13 OF
INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOODS
CODE**

SECTION 12. CONTAINER TRAFFIC:

12.1.1. The recommendations of this text apply to containers in which packages of dangerous goods are loaded.

12.1.2. In container traffic a number of small packages is enclosed for transit in a large box fitted with doors and lifting points. The size and construction of the container may vary with the trade in which it is employed. Many containers are the demountable bodies of road or rail vehicles.

12.1.3. Containers used for the carriage of dangerous goods should be of adequate strength to resist the possible stresses imposed by the conditions of the services in which they are employed.

12.1.4. Dry dangerous goods in bulk may be carried in containers specially approved for this purpose by the competent authorities.

12.2. Permitted Shipments:

12.2.1. Dangerous goods should only be transported in containers when they are packed as recommended in this code except as provided in Section 12.1.4.

12.2.2. Containers in which dangerous goods are loaded should not be transported on board passenger vessels unless such goods are specifically permitted by this Code to be so transported.

12.2.3. A dangerous substance should not be stowed in the same container with any other substance with which it is deemed incompatible by this Code unless the requirement for segregating those substances is not more stringent than "away from" (as defined in Section 15.3) and such segregation within the container can be assured during transport.

12.3. Container Certification:

12.3.1. The requirements set out in Section 9 of the General Introduction to this Code with respect to the documentation of packaged dangerous goods should be met.

12.3.2. Containers in which dangerous goods are loaded should be examined externally for damage, signs of leakage or shifting of contents. Any container found to be damaged, leaking or shifting should not be accepted for shipment until repairs have been effected and/or damaged receptacles removed.

12.4. Marking and Labelling:

12.4.1. Containers in which dangerous goods are loaded should bear labels as specified for each class in this Code, affixed on the outside, in a conspicuous place.

12.4.2. The special dangerous goods list or manifest required by Regulation 3 (c) of Chapter VII of the Convention should indicate clearly those containers in which dangerous goods are loaded and their location in the ship. The total quantity of each dangerous substance, in addition to the description as required under the above Regulation, should also be shown in the list or manifest.

12.4.3. Individual packages loaded in a container are exempt from the labelling requirements but the use of dangerous goods labels on such packages is recommended in case they need to be quickly identified in an emergency.

12.5

Stowage of Containers.

12.5.1.

Containers in which dangerous goods are loaded should generally be carried and segregated in accordance with the stowage requirements laid down in this Code for such goods, e.g. if dangerous goods which are required to be stowed on deck are carried in a container, then that container must also be stowed on deck.

12.5.2-

Containers in which dangerous goods are loaded should also be generally segregated in accordance with this Code. In those cases where such segregation is not possible by virtue of the construction of ship (e.g. where there are no intervening bulkheads on a container deck) alternative segregation arrangements may be accepted provided the competent authority is satisfied that an equivalent degree of safety is thereby assured.

12.5.3.

Packages of dangerous substances and any other goods within the containers should be adequately braced and secured for the voyage. The packages should be loaded in such a way that there will be a minimum likelihood of damage to fittings during transportation. Such fitting on packages should be adequately protected.

12.5.4.

Containers equipped with refrigerating or heating equipment, and which give rise to a toxic and/or inflammable hazard should be stowed on deck; they may be stowed and operated under deck provided that adequate ventilation and other safety precautions, to the satisfaction of the competent authority, are observed.

SECTION 13—PORTABLE TANKS :

13.1.

Applicability and Definitions :

13.1.1.

Applicability

13.1.1.1.

The recommendations of this section apply to portable tanks (as defined in 13.1.2.1.) fitted with pressure relief devices, intended for the carriage of dangerous liquids.

13.1.1.2.

Attention is drawn to the fact that no provisions have been included in respect of any additional fire-fighting and protection measures or other special equipment which may be necessary on ships carrying portable tanks.

13.1.1.3.

Portable tanks of types other than those covered by this section may be considered for the carriage of dangerous liquids under special conditions to be prescribed by the competent authority.

13.1.1.4.

Where exceptional hazards exist for an individual substance, additional requirements may be specified by the competent authority.

13.1.2.	For the purposes of this Section a portable tank means a tank having a capacity of 450 litres (100 gallons) or above for the transport bulk liquids with a vapour pressure of less than 3 kp/cm ² -Absolute-(43 Psia) at a temperature of 50°C (122°F). The tank should not be permanently secured on board the ship and its contents should not be loaded or discharged while the tank remains on board. The loaded tank should be capable of being lifted on end off the ship.	not be placed in or returned to service if any evidence of such unsafe condition is discovered until the tank etc. has been repaired and the test repeated and passed successfully.
13.1.2.2.	Maximum allowable working pressure is the maximum gauge pressure permissible at the top of a tank in its operating position. This pressure is based on calculations for every element of the vessel using nominal thickness exclusive of :	13.11.3. A tank should not be accepted for shipment unless the pressure relieving devices have been examined by a competent person in the previous six months. A visual and external examination may suffice. However, for those cargoes which tend to tender the devices inoperative, the competent authority may require more frequent examination.
(a)	Allowances for corrosion, and	
(b)	thickness required for loadings other than pressure.	
13.1.2.3.	Start-to-discharge pressure is the value of static pressure below which no bubbling occurs when a pressure relief valve is tested by means of air under a specified water seal on the outlet.	13.11.4. Tanks and their fittings should be inspected internally and externally with sufficient frequency and with due regard to the contents carried, but in no case at intervals greater than 2½ years, under conditions prescribed by the competent authority.
13.1.2.4.	Total containment pressure is the sum of the vapour pressure in kp/cm ² (psig) at a reference temperature at the liquid surface as specified by the competent authorities concerned, plus the effect on total pressure of the partial pressure contributed by the presence of air and other gases in the ullage space, the liquid expansion as determined by the bulk mean reference temperature, and the effect of the solubility of air and other gases in the liquid, plus a minimum dynamic pressure of 0.35 kp/cm ² 5(psig). In no case should the total containment pressure be taken to be less than 1.75 kp/cm ² (25 psig.). Where no acceptable data for solubility exists, it should be neglected.	13.11.5. All pressure relief valves should be retested and inspected at intervals of not more than 2 ½ years, with due regard to the contents carried and under conditions prescribed by the competent authority.
13.11	Testing and Inspection of Portable Tanks:	13.11.6. Tanks should be retested hydraulically at intervals of not more than five years under conditions prescribed by the competent authority. Other types of retest may be permitted, exceptionally, as prescribed by the competent authority.
13.11.1.	Such tests and inspections as the competent authority may require should be carried out during construction.	13.12. Marking the Portable Tanks.
13.11.2.	Every portable tank, and all piping, valves and other accessories thereof which are subject to the pressure of the tank contents, except pressure relief devices, should be tested by complete filling (including domes, if any) with water or other liquid having a similar density and applying a pressure of not less than 2 ½ times the maximum allowable working pressure. The details of the test should be as prescribed by the competent authority.	Metal identification plate. There should be an every portable tank a rust-proof metal plate permanently attached to the tank in a place rapidly accessible for inspection. Upon the plate should be marked by stamping, embossing or other means, at least the information indicated below. This plate should not be painted so as obscure the markings thereon.
	While under pressure, the tank should be inspected for leakage, corroded areas, dents, or other conditions which indicate weakness that might render the tank unsafe for transportation service, and it should	Manufacturer's name..... Date of Manufacture
		Tank Serial No.
		Maximum Allowable working pressure.... kp/cm ² (psig)
		Test Pressure..... kp/cm ² (psig)
		Total water capacity..... (gallon)
		Maximum weight of liquid to be carried.. (Kilos-tons)
		Maximum Gross weight..... Kilos(tons)
		Control or permit identification of competent authority
		Hydraulic test date..... Authority who witnessed the hydraulic test
		Code, rules or regulations (by name or other identification) under which tank is designed.

13.12.2.	Test date and markings:	13.14.2.	Portable tanks should only carry liquid cargoes which are specifically authorised by the competent authority of the country concerned.
13.12.2.1.	The date of the last hydraulic test and the witnessing authority mark should be clearly stamped on the metal identification plate specified above.		
13.12.2.2.	The date of the last visual examination as prescribed by section 13.11.4. should be visibly marked on the tank in a manner satisfactory to the competent authority.	13.14.3.	It is also envisaged that in due course the entry for each individual substance in the Dangerous Goods Code will indicate whether that substance may be carried in portable tank and what type of tank is required.
13.12.3.	Special purpose tanks. Special purpose tanks should be marked to indicate the substance they are permitted to carry.	13.14.4.	
13.13.	Certification of Portable Tanks:		
13.13.1.	A certificate from an approved inspecting agency affirming that the tank complies with the competent authority's requirements should be filed so as to be available to that authority.	13.14.5	It is also envisaged that the Dangerous goods Code will give individual requirements for the stowage of such substances in portable tanks and will indicate any differences between their stowage and that of approved packing.
13.14.	General Handling Precautions for Portable Tanks :	13.15.	Until such time as the amendments to the Code have been completed stowage of portable tanks should be as recommended in 13.15.
13.14.1.	The following recommendations and precautions are applicable only for tanks designed and constructed according to the provisions shown in this Section. (e.g. tanks with pressure relief devices).	13.15.1.	Stowage of Portable Tanks :
			Portable tanks should be stowed in accordance with the provisions of Section 14 of this Code except that the position of stowage should be in accordance with the following table :

IMCO Class	Passenger Ships		Cargo Ships	
	on deck	under deck	on deck	under deck
Explosives	1	*	*	*
Gases	2	*	*	*
Inflammable	3.1	Prohibited	Prohibited	Permitted
Liquids	3.2	Prohibited (1)	Prohibited	Permitted
Inflammable	3.3	Permitted	Prohibited (1)	Permitted
Solids	4.1	*	*	*
Spontaneously combustible substances	4.2	Prohibited	Prohibited	Prohibited
Substance Dangerous when met	4.3	Prohibited	Prohibited	Permitted (3)
Oxidizing substances	5.1	Prohibited (1)	Prohibited	Permitted (3)
Organic Peroxides	5.2	Prohibited (1)	Prohibited	Prohibited (1)
Poisons	6	Prohibited (1)	Prohibited (1)	Permitted (3)
Radioactive substances	7	*	*	*
Corrosives	8	Permitted	Permitted	Permitted
Misc.				
Dangerous Substances	9	Permitted (3)	Permitted (3)	Permitted (3)

*Not applicable.

(1) except under special conditions to be specified by the competent authority.

(2) if not having poisonous or similar properties shown by a secondary label.

(3) under conditions to be specified by the competent authority.

13.15.2.	Table in 13.15.1 applies to portable tanks containing liquids only. It does not apply to such tanks containing solids (also if dispersed or wetted) gases or liquified gases.	13.15.8.	petent authority due attention should be paid to Section 13.9.1.2.
13.15.3.	Where the individual entry for a substance in the Code is more restrictive than the table with regard to stowage, the individual entry should apply.	13.15.9.	Portable tanks should not be accepted for shipment in ullage condition liable to produce an unacceptable hydraulic force due to surge within the tank. Empty tanks not gas free should comply with the same provisions as tanks filled with their previous product.
13.15.4.	If a portable tank is to be shipped containing a liquid for which the individual entry shows one or more secondary labels, due consideration should be given to all properties of that liquid and stowage should be arranged accordingly.	13.16.	Segregation of portable Tanks : Portable tanks containing dangerous liquids should be segregated in accordance with the International Maritime Dangerous Goods Code (see Section 15).
13.15.5.	Portable tanks found to be leaking or significantly damaged so as to possibly affect the integrity of the tank or its lifting and securing arrangements should not be accepted for shipment.	13.17.	Securing of Portable Tanks :
13.15.6.	Portable tanks having residue of loading adhering to the outside of the tank should not be accepted for shipment unless cleaned and found to be satisfactory.	13.17.1.	In addition to the usual securing means provided for transportation, additional securing means, satisfactory to the competent authority and the master of the vessel, may be required in order to ensure more thoroughly against significant movement of the portable tanks during the sea voyage.
13.15.7.	Portable tanks should not be overstowed unless they are carried in specially designed ships and unless they are specially protected to the satisfaction of the com-	13.17.2.	In determining the adequacy of the securing devices, the motions and accelerations of 13.2.7 should be assumed.
		3.17.3.	Special instructions displayed on the tanks should be observed.

